Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Hist

MARS *et* HISTORIA





35e Jaargang nummer 1 - januari/maart 2001

MARS et HISTORIA

De "NEDERLANDSE VERENIGING TER BEOEFENING VAN DE MILITAIRE HISTORIE", opgericht op 20 augustus 1966 en erkend bij K.B. no. 50 van 14 juni 1968, is er voor allen, die zich verdiepen in de studie van geschiedenis, ceremonieel, tradities, uniformen, emblemen, wapens en onderscheidingen van militaire en semi-militaire organisaties, meer in het bijzonder die van Nederland en de (voormalige) overzeese Rijksdelen.

BESCHERMHEER:
Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden.

ERELEDEN:
M. Botma, drs B.G.J. Elias, F.J. van Lier, H. Muller.

BESTUUR:

Voorzitter:	drs J. Nuis Graaf Willem de Oudelaan 187 1412 AS Naarden 035-6946037.
Vice-voorzitter:	drs R. de Winter Koolwitjehof 29 3124 BH Schiedam 010-4709516 (thuis) 070-3188632 (kantoor)
Secretaris:	J.W.H. Sonnemans Europalaan 11 5504 GD Veldhoven 040-2553711.
Penningmeester:	mr W.J. Zaagman Stadhouderslaan 7 3832 AB Leusden 033-4940485.
Eindredacteur:	T.L.D. Postma, Kalfjeslaan 123 2623 AD Delft 015-2612663.
Leden:	drs J.P.C.M. van Hoof, mw. M. Groen, W.L. Plink, A.G. Westendorp.
Adviseur:	F.J. van Lier.

Illustraties omslag:
Collectie Nicolas

Colofon

LIDMAATSCHAP:
Kosten: *f* 55,-/jaar
(buitenland: *f* 70,-/jaar) te storten op rek.nr. 65.82.12.125 van de ING-bank te Waddinxveen of op giro 2940790 t.n.v. de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie.

LEDENADMINISTRATIE:
mr W.J. Zaagman
Stadhouderslaan 7
3832 AB Leusden
033-4940485

REDACTIE:
Voorzitter: T.L.D. Postma.
Leden: drs M. van der Hoeven, H. Muller.

REDACTIEADRES:
Kalfjeslaan 123, 2623 AD Delft
015-2612663
E-mail: tpostma@casema.net

ADVERTENTIES:
Voorbeeld tarief:
kwart pagina per jaar (vaste tekst): *f* 250,- ; invoegen bedrukt A4 per keer: *f* 200,-.
Inlichtingen bij penningmeester.

DRUK:
"Pro Patria", Zwijndrecht.

ISSN - 0928-5156

ARCHIEF OUDE NUMMERS:
Marechausseemuseum
Weeshuiswal 9, 4116 BR Buren
0344-571256

Inhoud

drs. C.B. Nicolas
Het Marine debarkementstenue 2

Reactie op Nederlandse krijgsgevangenen in het Derde Rijk 3

Theo Postma
Op bezoek bij ... Hans Sonnemans 4

J. Nuis
Militariade 5

B.C. Cats
Een nieuw dienstvak voor de Koninklijke Landmacht 9

J.M. Mohrmann
Torpedo's en een eigen torpedodienst bij zowel de land- als de zeemacht 1864-1900 10

P.C. van Kerkum
Het nut van oude vestingwerken in de Tweede Wereldoorlog 24

dr. S.J. de Groot
Het Duitse slagschip Tirpitz (1939-1944) 31

Hans Sonnemans
Internet rubriek 39

mr. C.J.N. Kramers
Majoor Sas 41

Van de penningmeester 43

drs. Bas Kreuger
Geldtransport naar Indië - relaas van een "onfortuinlijke" vlucht 43

C.A. Heshusius
Boekbespreking: "Uit Indonesië: de erfenis van de soevereiniteitsoverdracht" 49

C.A. Heshusius
Boekbespreking: "Revolutie in Soerabaja 17 augustus - 1 december 1945" 50

Ronald de Graaf
Boekbespreking: "Karel V / Maurits, Prins van Oranje / Maurits van Nassau" 51

drs. J.N. Fernhout
Boekbespreking: "Naar de Oost. Oorlogsvrijwilligers naar Nederlands-Indië 1945-1948" 54

J. Nuis
Boekbespreking: "Rotterdam in veelvoud" 56

H.J.E. van der Kop
Kok schep op 57

Willem Plink
Oproep aan de nabestaanden van de Pakan Baroe slachtoffers 59

Wil Zaagman jr.
Wijzigingen op de ledenlijst 60

OMSLAGARTIKEL

Drs. C.B. Nicolas

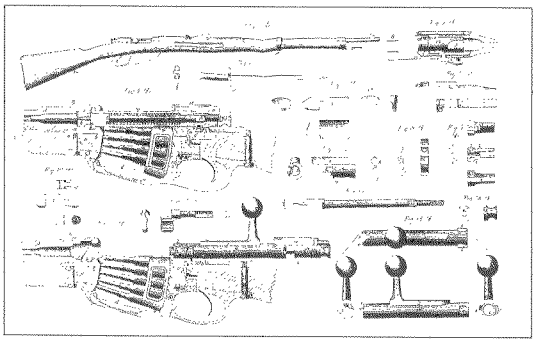
HET MARINE DEBARKEMENTSTENUE



De "Company of Military Historians" in Amerika, die prenten uitgeeft van alle militaire onderdelen die Amerika ooit hebben aangedaan, is in het bezit gekomen van een krantenfoto uit 1909. De foto vertoont een défilé van Nederlandse schepelingen waarover de "Company" wat meer wilde weten.
Het gaat over de deelname van het landingsdetachement van Hr. Ms. Utrecht aan de Militaire Mars ter gelegenheid van de Hudson-Fulton festiviteiten in New-York op 30 september 1909.
De krantenfoto van dit evenement is van slechte kwaliteit maar het Instituut voor Maritieme Historie bezit een foto van het landingsdetachement in Suriname uit hetzelfde jaar. Deze foto siert deze omslag.
Het honderd man sterke detachement bestond uit twee pelotons mariniers en twee pelotons matrozen, die elk op linie, twaalf man breed over Central Park West en 5th Avenue liepen, een tocht van + 13 kilometer.
Een sergeant der mariniers geëscorteerd door een vaandelwacht droeg de Hollandse vlag. Opmerkelijk is dat voor deze toch feestelijke gelegenheid het detachement was gekleed in het debarkementstenue; zeg maar, de gevechtskleding!



Dat was het blauw linnen tropen tenue dat het KNIL in 1894 reeds had aangeschaft.
Iedereen droeg een blauwe broek met slobkousen, maar jasjes en hoofddeksels verschilden. Mariniers droegen blauw linnen jasjes met hoge gesloten kraag en gevlochten schouderbedekking.
De mariniers officieren droegen de gesloten lakense uniformjas met ankers op de staande kraag. Het vlootpersoneel had een blauwe boezeroen aan terwijl officieren en onderofficieren de korte jas droegen.
De matrozen droegen de witte bamboe hoed voorzien van een zwart lint met de gotische letters "Koninklijke Marine".
Dit karakteristieke hoofddeksel stamt reeds uit 1891, maar de mariniers kregen de witte bamboe hoed, maar met de letters "Korps Mariniers" pas nadat ze in 1905 de "kurken helm" hadden afgedankt. De troep was bewapend met het Mannlicher geweer M95 met bijbehorend



leergoed, terwijl de heren officieren hun mariniers cq vlootsabels hanteerden.
Dit blauwe debarkementstenue, dat men ook bij landingen gebruikte, had het nadeel dat, wanneer het vochtig werd, het de man blauw kleurde maar zelf een paarse kleur begon aan te nemen.
Het werd pas rond 1924 vervangen door wederom een KNIL tenue, nl. het groene debarkementstenue met de groene beenwindsels of ook wel poeties geheten. Buiten de tropen werd de groene debarkementsjas vervangen door de jas van het blauwe daagse tenue.
Een tenue dat bekendheid kreeg door het mariniersoptreden in het Saargebied 1934/35, maar vooral tijdens de gevechten rond de Maasbruggen in de meidagen van 1940.

REACTIE

J. Nuis

DE BEGRAFENIS VAN EEN OVERLEDEN KRIJGSGEVANGENE

In *'Nederlandse krijgsgevangenen in het Derde Rijk'*, Mars et Historia 34 nr 4, oktober/december 2000 beperkt auteur drs. J.N. Fernhout zich, om zijn studie niet al te omvangrijk te laten worden, tot het grondgebied van de voormalige DDR. Als laatste illustratie is een foto van de teraardebestelling van een overleden krijgsgevangene geplaatst. Deze begrafenis vond echter niet plaats in Oost-Duitsland, maar in Stuttgart, waar ongeveer 1000 krijgsgevangenen, hoofdzakelijk marinepersoneel, verbleven. Zij waren in mei 1943 weer in krijgsgevangenschap gekomen.



Bij een geallieerd bombardement op 6 september 1943 op Stuttgart kwam de 22-jarige stoker der 2e klasse B.J. (Benny) de Haas door opgelopen zware verwondingen om het leven. Op 11 september werd De Haas met militaire eer begraven. Op die begrafenis zijn drie foto's gemaakt, die in een groot aantal zijn afgedrukt en als propagandamateriaal onder de krijgsgevangenen werden verspreid. Met de bedoeling natuurlijk hen te laten merken, dat het Derde Rijk toch maar goed voor zijn krijgsgevangenen zorgt. De geallieerden doden hen met hun bombardementen. Maar de Duitsers begraven een zo omgekomen krijgsgevangene met militaire eer, in aanwezigheid van een veldprediker en de kampcommandant en diens adjudant en van zijn kamergenoten, in uniform, en met een krans van hen en van de Stadtverwaltung Stuttgart.



Theo Postma

OP BEZOEK BIJ ...

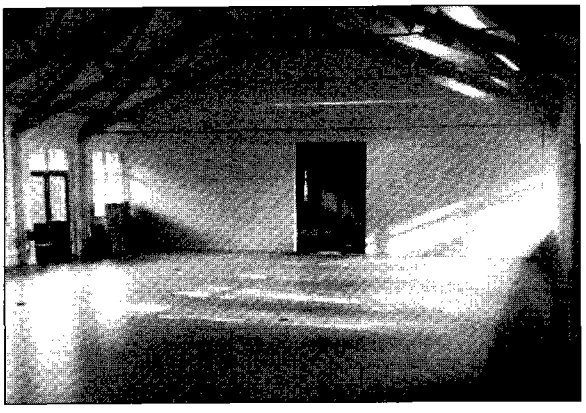


Hans Sonnemans

Het is alweer een jaartje geleden dat Hans Sonnemans het bestuur van Mars et Historia, als secretaris, kwam versterken; tijd voor een nadere kennismaking. Dus ben ik naar het Geniemuseum in Vught getogen voor een interview.
Veel van onze leden, waaronder ikzelf, hebben van hun werk een hobby gemaakt: Militaire Geschiedenis. Hans heeft het andersom gedaan: hij heeft van zijn hobby zijn werk gemaakt en is manager/conservator van het Geniemuseum geworden.
In 1963 als bakkerszoon in Best geboren had Hans al vroeg belangstelling voor de Tweede Wereldoorlog. Gingen zijn vriendjes naar de bioscoop, dan ging Hans naar het Oorlogsmuseum te Overloon. Hij begon van alles te verzamelen en uit te zoeken; zijn voorkeur ging uit naar Britse uniformen.
Op 'n dag kreeg hij een servicedress te pakken die had toebehoord aan een majoor van de Prinses Irene Brigade. Die Brigade werd het onderwerp van zijn studie; hij bezocht in 1982 een reünie van de Irenebrigade, interviewde veteranen en begon een collectie "Irenebrigade".
In 1986 werd een stichting, "Historie en Documentatie van de Koninklijke Nederlandse Brigade Prinses Irene" opgericht. Hans, ondertussen 21 jaar en na zijn HAVO werkzaam in het bedrijf van zijn vader, was hiervan oprichter en secretaris. In '88 werden in het museum "Bevrijdende Vleugels" te Veghel en in '91 in het Oorlogsmuseum te Overloon exposities ingericht over de Irenebrigade. Vanaf de oprichting in 1985 kwam Hans in de redactie van "de Vaandeldrager", een blad van de vereniging van oudstrijders. In 1989 werd hij de enige redacteur.
Toen in 1992 de traditie van het 13e pantserinfanteriebataljon Garderegiment Fuseliers Prinses Irene te Schalkharen overging naar het 17e, tot dan "Limburgse Jagers", te Oirschot bood Hans aan met de korpsverzameling en de verzamelingen van hemzelf en de "Stichting" een traditiekamer in te richten. Hiermee werd hij betrokken bij de traditievoortzetters van de Prinses Irene Brigade. Die traditiekamer groeide uit tot Museum "Brigade en Garde Prinses Irene". Ik ben benieuwd naar het resultaat; dat moet wel goed zijn anders was hij niet in zijn huidige functie door de Koninklijke Landmacht aangenomen.



In 1998, nog steeds als vrijwilliger/ conservator werkzaam te Oirschot,



nam hij de beslissing zijn carrière als ondernemer te beëindigen. Het familiebedrijf werd opgeheven en op de plaats ervan, in het hartje van Best, verschenen appartementen en winkels. Nu Hans zonder werk zat solliciteerde hij naar de functie van manager/conservator van het Geniemuseum in Vught. Zonder papieren maar met veel praktijkervaring werd hij aangenomen en is nu "bouwpastoor". Op het terrein van het voormalige "Kamp Vught" is straks, naast het Nationaal Monument Kamp Vught en afgescheiden van het militaire complex, een modern museum te bezoeken waar vele Geniememorabilia binnen en buiten te bezichtigen zijn.
Hans Sonnemans, maar ook Wil Zaagman, Marjan Groen en Anselm van der Peet vormen een jonge kern die zo hard nodig is binnen het bestuur van "Mars", een historische vereniging opererend in een moderne maatschappij.

J. Nuis

MILITARIADE

Ereveld Loenen, Laatste rustplaats van Nederlandse oorlogsslachtoffers
Dit in opdracht van de Oorlogsgravenstichting geschreven boek beschrijft de ontstaansgeschiedenis van het Ereveld Loenen op de Veluwe. De betrokkenheid van Nederland bij oorlogen en conflicten sinds 9 mei 1940 wordt verwoord aan de hand van levensbeschrijvingen van daar begraven oorlogsslachtoffers. Het boek is uitsluitend te bestellen bij Oorlogsgravenstichting, Den Haag door overmaken van f. 55,-- (incl. verzendkosten) op postbank nr 401000 o.v.v. "Boek Loenen" (en eventueel eigen naam en adres).

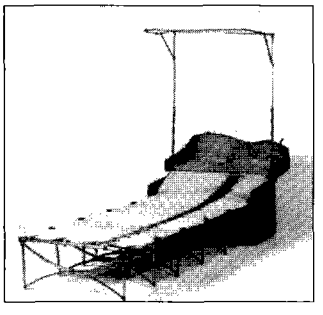
Het Korps Mariniers in de twintigste eeuw. Van Peking tot Albanië, door Willem J.J. Geneste, eindredacteur, en anderen
Dit unieke en prachtig uitgevoerde boekwerk, onlangs ter gelegenheid van het 335-jarig bestaan van het Korps Mariniers verschenen, beschrijft de boeiende, afwisselende Korpsgeschiedenis in de 20ste eeuw, ook aan de hand van ervaringen van de enkele man. Het boek (groot formaat: 35 x 25 cm, 319 pagina's, veel illustraties) is uitsluitend te koop in het Mariniersmuseum. De prijs bedraagt fl. 99,--.

Voor den dienst der Armée. De militaire uitgeverij-boekhandel De Gebroeders van Cleef te 's Gravenhage en Amsterdam 1739-1967, door Louis Ph. Sloos

Dit boek in twee delen (te verschijnen in de eerste helft van 2001) behandelt vele aspecten uit de rijke geschiedenis van deze bekende uitgeverij-boekhandel-boekenveiler, maar vooral het sinds 1806 uitgeven, drukken en verhandelen van het militaire boek. Met bibliografische catalogus militair uitgavenfonds De Gebroeders van Cleef 1806-1960 en vele bijlagen. Prijs f. 245

Lustrumtentoonstelling
Ter gelegenheid van het 35-jarig bestaan van onze vereniging zal in samenwerking met het Mariniersmuseum in dat museum van september 2001 tot maart 2002 een tentoonstelling over "werving in de 20ste eeuw" gehouden worden. Behalve wervingsaffiches zullen ook uniformen, films en foto's te zien zijn. Daarnaast zullen diverse activiteiten worden georganiseerd. Nadere informatie volgt.

Tentoonstellingen (in 2001, tenzij anders vermeld. I.v.m. openingstijden zijn de telefoonnrs vermeld)
Legermuseum, Delft, 015-2150500
Ridder Roderik. Actieve tentoonstelling voor kinderen van 8 t/m 11 jaar. T/m 2005.
Marinemuseum der Koninklijke Marine, Den Helder, 0223-657534
Een zee aan prenten, uit het prentenkabinet van het museum. T/m 9-3. *De Schorpioen in foto,* semi-permanente tentoonstelling.
Mariniersmuseum der Koninklijke Marine, Rotterdam, 010-4129600
Tot op de bodem. 125 jaar Dienst der Hydrografie. T/m 4-3.
Maritiem Museum, Rotterdam, 010-4132680
Schoolplaten, Maritieme geschiedenis aan de wand. T/m 13-5. *Alle haaien!* Striphelden op zee. T/m 16-9
Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam, 020-5232222
Helden, hoezo? Vier eeuwen oorlogvoering op zee. T/m 13-5.
Nederlands Vestingmuseum, Naarden, 035-6945459; www.vestingmuseum.nl
Verdun 1916 - verdwijnende getuigen. Actuele foto's van op korte termijn voor stadsuitbreiding en herbebossing op te ruimen versterkingen en slagvelden uit spoedig te verschijnen fotoboek van auteur J.H.J. Andriessen en fotograaf S.D.J. Dagniaux. T/m 11-3.
Dortsman: een veelzijdig bouwer. 23-3 t/m 20-5. Dortsman, architect en bouwer, hield toezicht op de bouw van de huidige vesting.
Paleis Het Loo, Apeldoorn, 055-5772400
Het ledikant des Konings. Koninklijk slaapkamermeubilair uit de negentiende eeuw. O.a. veldbedden van Koning Willem II uit de periode van de Belgische Opstand. T/m 4-3.
Rijksmuseum, Amsterdam, 020-6747047
Maurits, Prins van Oranje. T/m 18-3.



Overige activiteiten musea
Legermuseum, Delft, 015-2150500
Activiteiten rond *Ridder Roderik: Ridderpaard en valkenjacht* 25-2; *Een nar op bezoek* 28-2 13-17 u.; *Kinderworkshops* op 2-3, 12 u. en 15 u. (kinderen bakken middeleeuwse koekjes; spoedig reserveren!) en op 4-4, 14-16 u. (middeleeuwse verhalen; reserveren); *Museumweekend* 21/22-4; Voorts: *Valentijns-*

avond 14-2 19.30-21.30 u. (reserveren); Voor verzamelaars, groot en klein: *"Spreekuur" met een conservator:* Onderscheidingstekens, uniformen, textiel, speelgoed 26-2, Boeken, tekeningen, prenten, schilderijen, foto's, enz. 27-2, Wapens en modellen 1-3, steeds 13-16.30 u.
Marinemuseum der Koninklijke Marine, Den Helder, 0223-657534
TV AVRO *"Tussen Kunst en Kitsch"* vanuit Marinemuseum, uitzending 26-3.
Mariniersmuseum der Koninklijke Marine, Rotterdam, 010-4129600
Marine- en mariniers *Films uit de oude doos* elke 1e zondag van de maand, doorlopend vanaf 12 u.
Museum Bronbeek, Arnhem, 026-3840840
Indische middag met dans 18-2 14-16.30 u. (reserveren 026-4422363); *Foto-identificatie* van foto's uit Ned.-Indië en over het KNIL 17-3 12-16 u. (reserveren 026-3840840).
Nederlands Vestingmuseum, Naarden, 035-6945459
Lezingen ter gelegenheid van *Verdun 1916:* Dr L. van Bergen, *Medische behandeling van gewonden tijdens de Slag van Verdun* 13-2; Lt-Gen. b.d. Prof. W. Loos, *Commandovoering tijdens de Slag van Verdun* 1-3, steeds 20 u. (reserveren; f. 5,--)

Battlefield-tours
Battlefield-tour Grebbeberg
Het Legermuseum organiseert i.s.m. *Mithras Cultuurhistorische Arrangementen* op zaterdag 28 april a.s. een battlefield-tour naar de Grebbeberg. Programma 10.30-18.00 u.: Ontvangst in Museumcafé, rondleiding in museum, lunch, vertrek naar Grebbeberg, rondleiding over het slagveld. Kosten f. 50,--. Telefonisch reserveren (015-2150500).
Battlefield-tour "Joe's bridge", Market Garden, deel 1
De Documentatiegroep '40-'45 organiseert i.s.m. de Vrienden van het Airborne Museum op zaterdag 19 mei onder deskundige leiding een battlefield-tour over "De gevechten in september 1944 in Zuid Nederland" naar het gebied van de opmars van het 30e Corps vanaf de Belgische grens bij Lommel (Joe's bridge) tot aan Veghel en Eerde en naar locaties, waar de 101 US Airborne divisie slag leverde.
Programma: 10.00 uur vertrek vanaf NS-station 's-Hertogenbosch. In Valkenwaard gelegenheid tot koffie drinken. Lunch in Best. Rond 17.00 uur terug in Den Bosch. Kosten f. 65,-- (busrit met gids, lunch, excursiegids met achtergrondinformatie, uitgebreide routebeschrijving) vóór 15 april overmaken op giro 617000 t.n.v. Penningmeester Documentatiegroep '40-'45, Etten-Leur o.v.v. "Excursie 19 mei". Meer informatie bij W. Boersma (0318-639633 / w.boersma@wxs.nl). Battlefield-tour Market Garden, deel 2 dit najaar of voorjaar 2002. **Attentie:** de inschrijving is in volgorde van binnenkomst giroafschrijvingen. Alleen als er geen plaats meer is krijgt u bericht.

Documentatiegroep '40-'45
Leden van Mars et Historia zijn van harte welkom op de op 3 maart a.s. te houden Militaria- en Documentatiebeurs van de Documentatiegroep '40-'45 in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen (bij de ingang moet u zich melden als lid van onze vereniging; informatie 0345-613077).

Komt er een herinnering aan de Nederlandse maritieme inzet bij de invasie van 1944?
Een bericht, ontleend aan het artikel "Hulde aan de Mulberry-makers" in "De Blauwe Wimpel", oktober 2000: Op dinsdag 6 juni 2000 is bij het Mulberrymuseum in Arromanches

een plaquette onthuld ter herinnering aan de inzet van het Britse korps Royal Engineers bij de bouw van de plaatselijke Mulberryhaven. Auteur dH eindigt: "Van een herinnering aan de Nederlandse maritieme inzet bij de invasie van 1944 is overigens nog steeds geen sprake en dat is jammer.
Wie of welke organisatie neemt hiertoe het initiatief, zodat in 2004, bij de 60ste herdenking, ook voor onze bijdrage iets moois kan worden onthuld?" Neemt een lid van Mars et Historia het gevraagde initiatief?

Academische promotie Ir H.Th Bussemaker
Op woensdag 28 februari a.s. promoveert aan de Universiteit van Amsterdam Ir H.Th Bussemaker, lid van onze vereniging, op het proefschrift "Paradise in peril", een studie over de relatie tussen een vijftal westerse koloniale machten en de Japanse expansie in Z.O.-Azië in de periode 1905-1941.
De promotie vindt plaats in de Aula van de Universiteit (de vroegere Lutherse Kerk, hoek Singel-Spui; parkeren onmogelijk!), aanvang 14.00 u. U bent van harte uitgenodigd de promotie bij te wonen.

Oude nummers Mars et Historia
In herinnering wordt gebracht het bericht op p. 56 van Mars et Historia nummer 4 - 2000 over de mogelijkheid om tot uiterlijk 1 april a.s. bij de penningmeester complete jaargangen en/of losse nummers Mars et Historia te kopen. De bestelling dient schriftelijk gedaan te worden.

Oproep
Nieuws voor "Militariade" s.v.p. vóór 1-5-2001 schriftelijk naar J. Nuis, Graaf Willem de Oudelaan 187, 1412 AS Naarden. Bij voorbaat dank!

(Indien hiervoor belangstelling van de leden bestaat, wil ik een klein **vraag-en aanbod**-rubriekje in Mars plaatsen. Daarbij bedoel ik met vraag ook informatieverzoeken die niet onmiddellijk door een correspondent kunnen worden behandeld.)

Aangeboden
Alle prenten en teksten in 2 mappen van "De uniformen van de Nederlandsche Zee- en Landmacht hier te lande en in de Koloniën" naar aquarellen van J. Hoynck van Papendrecht, W.C. Staring en J.P. de Veer met tekst van F.J.G. ten Raa, uitgegeven door Militaire Boekhandel Gebroeders Van Cleef, 's-Gravenhage, 1900.
Tussenpersoon: J. Nuis, 035-6946037.

Te koop gevraagd
door Th. Postma, uw redacteur: het boek "Meidagen '40", door Kamphuis en Van Amersfoort.

Vraag
Paddy van der Baan wil graag weten welke Mars-leden beschikken over een militair voertuig en wil daar graag ervaringen over uitwisselen.
Tel. opgave 0318-514627 of 0653225808.

B. C. Cats

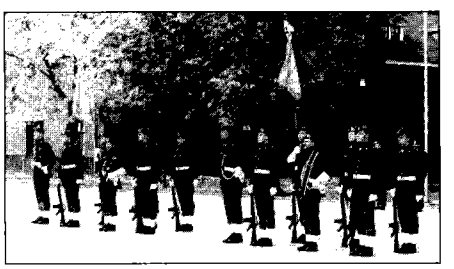
EEN NIEUW DIENSTVAK VOOR DE KONINKLIJKE LANDMACHT

Voortzetting tradities Intendance en AAT



Ikol Brouwer overhandigt het Intendancevaandel aan de BLS, luit.generaal Schouten

Op 20 oktober j.l. werd in het Opleidingscentrum logistiek, de Kolonel Palmkazerne te Bussum, het Dienstvak Logistiek opgericht en de beide Dienstvakken Intendance en AAT opgeheven.
Na het voorlezen van de dagorder van de BLS en het bijbehorende KB traden de beide vaandelwachten uit en werden de vaandels van Intendance en AAT aan de bevelhebber overhandigd. Vervolgens richtte de BLS zich met een toespraak tot de aanwezigen waarbij de voortzetting van de tradities werd geschetst.
Generaal Schouten zei er van overtuigd te zijn dat, gezien de samenwerking in het verleden, dit ook binnen het nieuwe Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen vlekkeloos zal verlopen.
Met name noemde hij de inzet van de vele Indië-veteranen die in het huidige regimentsverband nog actief zijn. Verder zal de herinnering levend worden gehouden aan de daden en offers die door militairen van de Aan- en Afvoertroepen in voormalig Nederlands-Indië zijn gebracht. Om die reden zal ook het nieuwe vaandel het opschrift "Java en Sumatra 1946-1949" voeren.
De BLS deelde mee dat dit vaandel op 7 maart 2001 door HM de Koningin in de Kolonel Palmkazerne zal worden uitgereikt.
Tot aan de uitreiking van het nieuwe vaandel, zal het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen tijdelijk het vaandel voeren van het voormalige Regiment Aan- en Afvoertroepen. Aan dit vaandel is thans een kravatte gehecht met de naam van het nieuwe regiment.
Na het intreden van de vaandelwacht, voorzien van de nieuwe regimentsemblemen, werd door de Bevelhebber het tijdelijke vaandel met kravatte uitgereikt aan de eerste regimentscommandant Ikol D.K. Brouwer.
Volgens voorschrift moet het Intendancevaandel ingeleverd te worden bij het Legermuseum te Delft. Het vaandel is echter in langdurig bruikleen gegeven aan de Historische Verzameling Intendance waar het voor ieder te zien is.
Het Dienstvak Logistiek staat nu open voor verdere uitbouw. In 2001 zal het dienstvak van de Technische Dienst worden ondergebracht in het nieuwe dienstvak, en wel als het Regiment Technische Troepen. De TD zal hun bekende baret- en kraagemblemen behouden maar gedragen op een gele ondergrond cq kraagpatten.

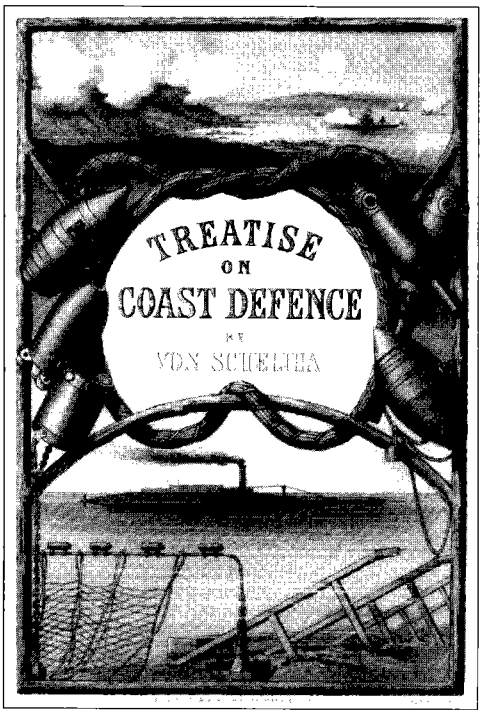


Beide Vaandelwachten ingetreden

J.M. Mohrmann

TORPEDO'S EN EEN EIGEN TORPEDODIENST BIJ ZOWEL DE LAND- ALS DE ZEEMACHT 1864-1900

Inleiding



Titelpagina van V.E.K.R. Scheliha's boek dat de basis legde voor de torpedo-ontwikkeling in Nederland. De vele afbeeldingen op deze titelpagina geven een impressie van de grote variëteit aan wat men toen torpedo's noemde.

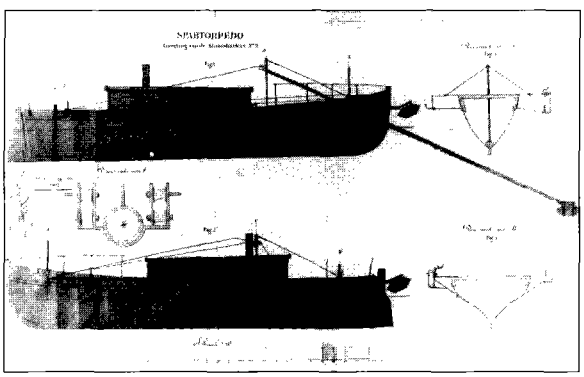
Foto collectie IMH.

Bij het schrijven van het boek *Marine-torpedodienst 1875-2000* was het me al opgevallen dat zowel de Landmacht als de Koninklijke Marine zich gedurende vele jaren met torpedo's bemoeiden en beiden een eigen torpedodienst hadden. Mede omdat het woord torpedo in de negentiende eeuw veelal synoniem was met wat we nu een verankerde zeemijn zouden noemen is er, onder invloed van oppervlakkige publicaties, een stroom van ongerijmde interpretaties ontstaan. Dit artikel gaat "terug naar de bron" en zal een poging doen, met gebruikmaking van de originele geschriften, de vaak verwarrende naamgevingen klinisch te analyseren. Om de onderlinge beïnvloeding van de beide krijgsmachtdelen en samenhang der gebeurtenissen inzichtelijk te maken zijn zowel Land- als Zeemacht in één chronologische tabel geplaatst. In deze tabel worden tevens de daadwerkelijke, operationele voorraden vermeld. Hieruit zal blijken dat veel schrijvers van ondermeer jubileaboeken zijn blijven steken in de uitvoerige beschrijvingen van experimenten en weinig oog meer hadden voor het doel, het eindresultaat waartoe deze proefnemingen leidde.

Een factor die de discussie over watermijnen of torpedo's vaak vertroebelde was het feit dat de Landmacht onder de Minister van Oorlog viel en de Marine onder de Minister van Marine. Bij de landsverdediging was de Marine een verlengstuk van de Landmacht, die alle fortificaties, havens en riviermondingen onder haar beheer had. Beide krijgsmachtdelen streefden er aanvankelijk naar de post watermijnen of torpedo's op het budget van de andere partij te krijgen. Het gevolg was dat er in de jaren 1864-1874 schrikbarend weinig torpedo's werden aangekocht.

Een tweede factor die de eigenlijke gang van zaken achter een rookscherm verborg was het overdadig gebruik van de woorden "passief" en "actief". Passief en actief, in relatie tot onderwaterwapens, waren politiek zwaar beladen woorden waarbij "passief" (= Landmacht, defensief- of verdedigingswapen, verankerde zeemijn) doorgaans de politieke sym-

pathie had. Met de vestingwet van 1874 werd aan de *Landmacht een passieve rol toebedeeld:* ze moest wachten tot de vesting Holland met Amsterdam als centrum aangevallen dreigde te worden. De *Zeemacht kreeg langzamerhand een actieve rol* bij de verdediging van Nederland toebedeeld. Beide krijgsmachtdelen moesten op deze wijze samen een harmonisch verband vormen en de kwaadwillende indringer stoppen en zomogelijk uitschakelen.
Pas na het in dienst komen van het eerste (zeewaardige) pantserschip "Prins Hendrik der Nederlanden" (3375 ton, in 1866 in dienst) kon, wederom ook buitengaats adequaat opgetreden worden. Met name werd toen gedacht aan een landing met vijandelijke bedoelingen op onze kust, die door de marine verhinderd of op zijn minst, krachtig ontregeld moest worden.



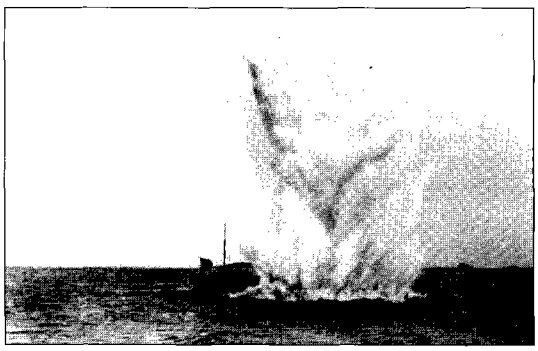
Een spartorpedo was, in de toenmalige terminologie, een actief wapen, dus in beheer bij de Koninklijke Marine. Dit in tegenstelling tot zeemijnen, die als passieve wapens beschouwd werden en in de periode 1874-1900 allen in beheer van de Landmacht waren.

Foto collectie IMH.

Uit de tweedeling passief-actief in combinatie met de Nederlandse neutraliteitspolitiek ontsproot het woordgebruik van passieve- en actieve torpedo's.[1] Beide soorten torpedo's waren onderwaterwapens en hadden tactisch gezien hetzelfde doel, namelijk het tijdig stoppen en eventueel uitschakelen van kwaadwillende strijdkrachten. De toen cruciale, politieke, vraag: óf het wapen actief naar de vijand toegebracht werd, eerst de spar- en later de Whitehead torpedo, óf de vijand zelf naar het wapen toevoer, zoals bij verankerde zeemijnen ofwel passieve torpedo's, zouden we nu als een academische kwestie afdoen. De techniek biedt immers de optie voor beide mogelijkheden.[2]
Tegenstanders van een actieve marine probeerden steevast aanvalswapens in de hoek van agressie als zijnde tégen de Nederlandse neutraliteitspolitiek te manoeuvreren.
Het in die tijd veel gebruikte woord "slapende" mijn heeft iets naïef geruststellends Men zou haast vergeten dat voor het effectief inzetten van deze, al of niet "slapende" zeemijnen wakkere en doortastende zeelui nodig waren.[3] Vooral in zeegaten met een sterke getijdestroom was de assistentie van de Zeemacht voor het leggen en verwijderen van "slapende" (Landmacht) zeemijnen onontbeerlijk. Na een stormperiode gebeurde het niet zelden dat deze zeemijnen losraakten van hun anker en een dodelijk gevaar voor de eigen scheepvaart vormden. De geschetste, veel verwarring en frustratie veroorzakende situatie heeft nog doorgesudderd tot in de Eerste Wereldoorlog. Pas toen kregen de Landmacht-torpedisten een nieuwe, goed afgebakende taak bij de verdediging van de Hollandse waterlinie in het binnenland.

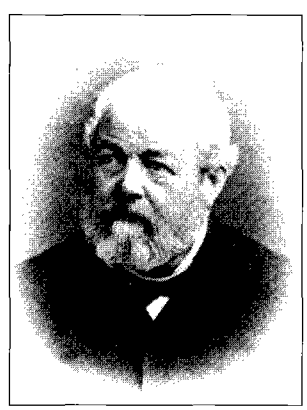
De voortgang der techniek brengt de Landmacht torpedisten van het zoute naar het zoete water en de Koninklijke Marine (wederom) op zee

Het jaar 1864 is gekozen als start van de introductie van torpedo's in de krijgsmacht, omdat toen vier zaken aan de orde waren die doorslaggevend zijn geweest voor de vorming van



Vanaf 1871 werden met enige regelmaat spartorpedo's door de Koninklijke Marine op hun effectiviteit beproefd. Hier een forse waterzuil, veroorzaakt door een detonerende spartorpedo op de rede van Texel.
Foto collectie IMH.

een Marine die zich losmaakt van het statische denken vanuit forten en voor anker liggende schepen. Allereerst was er het verschijnen van de boekje van KLTZ M.H. Jansen *De omwenteling in het Zeewezen, eene bijdrage tot het behoud der onafhankelijkheid* dat bij de politiek zo in de smaak viel dat er reeds enkele maanden later een commissie "Herziening van de kustverdediging" werd benoemd. Een ander voorval, eveneens in 1864 was het, door Nederland ongewild doch noodgedwongen toegelaten, voor anker komen van oorlogsschepen uit Pruisen, Denemarken en Oostenrijk op de rede van Texel.[4] Onze krijgsmacht had geen middelen om het voor anker gaan van een buitenlands pantserschip te verhinderen of te beëindigen. Daarnaast vonden in diezelfde periode twee oorlogen plaats die om diverse redenen veel aandacht hebben gekregen en ondermeer een grote invloed hebben uitgeoefend op de tactiek en techniek in onze krijgsmacht. Deze internationaal gezien belangwekkende conflicten waren: de Noord-Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865)[5] en, angstig dicht bij huis, in 1864 de inval van Pruisen in het toen Deense Sleeswijk-Holstein. De Deense defensie bleek op zee én op het land, ondanks het nieuwe pantserschip "Peder Skram" (3379 ton) én de aangebrachte versper-torpedo's, niet afdoende te zijn. De Denen leverden hierbij vrijwel heel Sleeswijk-Holstein in aan Pruisen.[6]
Een belangrijke les, uit de beide oorlogen was dat het voor 's lands verdediging van belang was de mogelijkkheid te hebben ook buitengaats krachtdadig op te treden. Ziedaar de verschuiving van het statische denken naar meer dynamische denken.
Aangetoond zal worden dat de vier genoemde gebeurtenissen, de tot dan gevoerde maritieme politiek drastisch wijzigden en de innovatie van de onderwaterwapentechniek een krachtige impuls gaven richting offensieve ofwel actieve torpedo's.
Toen in 1866 de Schotse ingenieur Robert Whitehead (1823-1905) de naar hem genoemde torpedo uitvond, was dit de start van een niet meer te stoppen internationale omwenteling in het denken over het gebruik en de inzet van een zeemacht. In Nederland draaiden de ambtelijke molens langzaam. Zodra duidelijk werd dat met Whitehead-torpedo's, voor relatief weinig geld, toch een zekere maritieme slagkracht ontwikkeld kon worden, werden ook door Nederland, in 1884, deze meesterstukken van techniek aangekocht. Als voorloper van de Whitehead-torpedo heeft de Marine in de periode 1874-1900 de aanzienlijk goedkopere spartorpedo's aan boord van een snel toenemend aantal schepen gehad.[7] Na veel gemodder met spartorpedo's - nu zouden we het een "kamikaze"-torpedo noemen - kwam in 1885, voor het eerst de Whitehead-torpedo beschikbaar. Na het



De in Schotland geboren ingenieur Robert Whitehead (1823-1905), uitvinder van de naar hem genoemde torpedo.
Foto collectei IMH.

jaar 1885 kwam Nederland langzamerhand weer terug met geloofwaardige oorlogsschepen - en de erbijbehorende wapens erop - en kon het deze als middel gebruiken om op het vlak van de buitenlandse politiek bepaalde doelstellingen te bereiken.
De politieke én technische ontwikkelingen in de periode 1864-1885 hebben de Koninklijke Marine weer buitengaats gebracht. Met het tonen van onze vlag in verre oorden kwam vervolgens ook het Nederlandse buitenlandbeleid weer terug op het niveau van "gunboat diplomacy".[8]
Feitelijk vond in de hier besproken periode een wereldwijde militair-strategische omwenteling plaats van het *statische of defensief denken* vanuit bastions, vestingen, vaste geschut opstellingen en voor anker liggende schepen naar het *dynamische of offensief denken:* de oprukkende vijandelijke troepen moesten al in een zo vroeg mogelijk stadium, soms ver van de thuisbasis, tot stoppen gebracht, of krachtig in hun boosaardige plannen gedwarsboomd worden.

Slotopmerkingen:

1. De ontwikkeling van de Nederlandse onderwaterwapens heeft zijn oorsprong in de Amerikaanse Burgeroorlog van 1861-1865 waar vooral de Zuidelijken, vaak met succes, gebruik maakten van een scala aan relatief goedkope onderwaterexplosieven.
2. De voortgang der techniek heeft, in het einde van de negentiende eeuw een eind gemaakt aan een warrige politieke discussie over passieve en actieve torpedo's, maar ook passieve en actieve krijgsmachtdelen, en de mogelijkheid geschapen om, als kleine Marine met actieve torpedo's weer een zekere maritieme slagkracht op zee te brengen.
3. In de beschouwde periode zijn er vier onderwaterwapens te onderscheiden die voor de Nederlandse krijgsmacht operationeel relevant zijn geweest. Het zijn de gewoneschoktorpedo en de electroschok-torpedo (beide in beheer bij de Landmacht), de spar- en de Whitehead-torpedo (beide in beheer bij de Zeemacht).[9]
4. Mede doordat de Koninklijke Marine al in het vroegste stadium wetenschappers betrok bij de vele proefnemingen met electroschoktorpedo's, waren ze voldoende voorbereid om in 1885 de Whitehead-torpedo, destijds internationaal gezien het summum van technisch kunnen, aan boord van haar schepen te introduceren.
5. De Landmacht was in 1864 met grote inzet en in goede samenwerking met de Marine, gestart de watermijnen of torpedo's, technisch te vervolmaken. Na de pennenstrijd van 1872 is in de Landmacht torpedo's nauwelijks nog technische vooruitgang waarneembaar.
6. De Koninklijke Marine concentreerde zich, na een decennium experimenteren met electro-schoktorpedo's, met succes op de verwerving, aankoop en introductie van spar- (vanaf 1874) en daarna Whitehead-torpedo's (vanaf 1885).
7. Kijkend naar het wapen waartoe de leiding gevende officieren bij de Landmacht behoorden, kan gezegd worden dat in de periode 1864-1900 het gebruik van passieve torpedo's tot het takenpakket van de artillerie behoorde. Dit laatste verklaart ook waarom de Koninklijke Militaire Academie te Breda, in de periode 1878-1914, uitvoerige beschrijvingen van al het torpedomaterieel in de "Handleiding tot de kennis der artillerie" opnam.[10]
8. Over het onderhavige onderwerp heb ik geen schrijvers gevonden die hun analyses en/of conclusies baseerden op het aantal torpedo's dat daadwerkelijk in de krijgsmacht aanwezig was. Mijn opmerkingen zijn, op dit punt, daardoor anders dan gebruikelijk.

Chronologie van gebeurtenissen bij Land- en Zeemacht in relatie tot torpedo's:

Jaar	Landmacht	Koninklijke Marine
1864	**Commissie tot "Herziening van de kustverdediging".** KB 3 juni no 63. Lgen. baron C. Nepveu (1791-1871) was voorzitter van deze commissie. Op 22 oktober komt deze commissie al met haar eindrapport. Het rapport valt in goede aarde en wordt uitvoerig besproken in het parlement. Op 17 okt wordt de Commissie "Beproeven van watermijnen" benoemd door de Minister van Oorlog: A.L. Van Preuschen (lkol der Artillerie, voorzitter), kap W.M. Camp en elnt H.M. Steenberghe (beiden officieren der Artillerie) en H.E. Beekman (elnt Mineurs en Sappeurs) waren leden.	Kltz M.H. Jansen KM liaison. Hij ging naar Engeland, Bowden bij Manchester voor een demonstratie van torpedo's door de Amerikaanse marine officier en oceanograaf commandeur M.F. Maury (1806-1873). Maury was in die tijd hoofd van het torpedobureau te Richmond en kocht in Engeland torpedo onderdelen voor de Zuidelijken.[11] De techniek van de door de Zuidelijken gebruikte onderwaterwapens stond model voor de Nederlandse kustverdediging.
1865	De te beproeven "torpedo's" werden vervaardigd bij de pyrotechnische werkplaatsen te Delft. Beproevingen vonden plaats in de Nol nabij Brielle. De ontwerpen die beproefd werden waren: "Van Preuschen", "Vandevelde", "Steenberghe", electro-schoktorpedo's en varianten hierop. Elnt der Artillerie J.G.F. van Houtum gedetacheerd bij het in Brielle gelegen deel van het eerste regement vesting-artillerie.	Per 1 juli kltz J.A. Vandevelde KM liaison voor nautisch/technische en logistieke ondersteuning: de kanonneerboot "Claudius Civilis" (150 ton, operationeel 1860-1871) gaat in sept naar de Nol. De oude stoomkanonneer-boot no 3 wordt over de prototypes gesleept. Jansen gaat toezicht houden bij de bouw van het eenrste zeewaardige pantserschip de "Prins Hendrik der Nederlanden" en wordt bij de indienststelling commandant hiervan.
1866	3 okt. Springproeven met de Carette mijn, genoemd naar de ontwerper Carette, majoor der genie in het Belgische leger. De mijn type "Steenberghe" was een variant van de Carette mijn. Okt: personeel van het Bataljon Mineurs en Sappeurs wordt in Brielle gedetacheerd voor de torpedodienst. Het einde van het jaar werd de commissie "Beproeven van watermijnen" opgeheven.	Proeven afsluiting IJ nabij Durgerdam. Als hoofdstad fungeerde Amsterdam als centrum van de landsverdediging. Vandevelde gaat naar Londen voor een cursus electroschoktorpedo's van Maury. De "Prins Hendrik der Nederlanden" (3375 ton) te water gelaten. De Marine kan (weer) buitengaats optreden.

1867	Het tot de genie behorende Bataljon Mineurs en Sappeurs wordt uitgebreid met een vijfde compagnie. (KB 8 mei no 67). Deze wordt gelegerd in Brielle en is vnl bestemd voor de torpedodienst. Bij de vestingartillerie wordt één compagnie bestemd voor het torpedowezen. (KB 8 mei no 66). De Electroschoktorpedo "Van Preuschen" beproefd.	Proef met het overvaren van een electro-schok-torpedo te Den Briel onder leiding van Vandevelde. Bij Rijkswerf te Amsterdam worden "torpedo's" gemodificeerd, gemaakt en beheerd.
1868	Kap der Artillerie P.A.H. G(eraerds) Thesingh cdt Torp. Compagnie 1868-1877. Proeven in Hellevoetsluis met verschillende typen Maury torpedo's en een Ruhmkorff-inductieklos. De genoemde vijfde compagnie wordt een mineurseenheid. De eerste compagnie van het regiment Vestingartillerie wordt omgevormd tot torpedocompagnie (KB 15 juli no 32)	1868-1873 Proefnemingen met de "torpedo-verklikker" van Dr. P.J. Kaiser. Niet overgenomen. Rijkswerf A'dam maakt 2 electroschoktorpedo's voor beproeving. Vandevelde chef 1868-1874.
1869	Van Preuschen "**kolonel belast met de leiding der torpedodienst**". Elnt van Houtum naar Hellevoetsluis voor het doen van proeven met schoktorpedo's op stroom. De "Carette" mijn is hiervoor niet geschikt.	Proef met electroschoktorpedo's bij Durgerdam, o.l.v. Vandevelde, met geïsoleerde kabel c.f. beschrijving van de Britse Prof. F.A. Abel (1827-1902).
1870	Aanmaak van 105 torpedo's bij de Artillerie Werkplaatsen Delft.	**Introductie spar torpedo's.** De naam Marine-torpedodienst wordt gebruikt in rapportages. Ltz 1 A.J. Willekens 1870-1874 cdt stoomkanonnnerboot no 7 bij de torpedo-dienst A'dam. **Voorraad**: 6 "Kaiser"-torpedo's.
1871	De naam "Nederlandsche Torpedo Kompagnie" wordt gebruikt. Het duo Van Houtum-Vandevelde in de Torpedo-commissie Land- en Zeemachtofficieren. Beproevingen worden uitgevoerd met vijf torpedo types nabij Fort Kijkduin. Op 30 juni wordt de kanonneerboot "Claudius Civilis", voor dit doel, tot zinken gebracht. **Voorraad**: 276 GST en 58 EST	Vandevelde Chef van de Marine-torpedodienst 1871-1873. Ltz J.H. Beucker Andreae geplaatst. 12 stuks EST beschikbaar voor beproevingen door de Torpedo-commissie. Proef met spartorpedo. **Voorraad**: 20 GST en 8 EST.

1872	Pennenstrijd Landmacht- versus KM torpedisten. Van Houtum bevorderd tot kapitein. **Voorraad**: 276 GST en 58 EST.	Vandevelde per 1 mei ktz. Ltz 1 J.F. Van Kervel en ltz 2 L.C. Rovers geplaatst. A.G. Ellis vertrekt. **Voorraad**: 24 GST en 8 EST.
1873	De torpedocompagnie te Brielle, nog steeds onderdeel van het eerste Regiment Vesting-artillerie. **Voorraad**: 336 GST en 62 EST.	**10 stoombarkassen waarop spartorpedo's gevoerd konden worden.** In maart assisteert prof. V.S.M. van der Willigen (1822-1878) bij de Ruhmkorff-inductieklos. **Voorraad**: 22 GST, 8 EST en 7 verklikker torpedo's type "Kaiser".
1874	Totstandkoming van de **Vestingwet**. **Voorraad**: 354 GST en 56 EST	J.F. van Kervel chef 1874-1875. **Voorraad: 1 Spartorpedo.** De GST en EST zijn sinds 1873 geruisloos van de staatsbegroting verdwenen. Gekozen wordt voor de actieve ofwel offensieve spartorpedo a/b van stoombarkas.
1875	**Voorraad**: 374 GST en 67 EST	**Start Marine-torpedodienst.** KB 16 mei no 24. Kltz W.F.H. Cramer chef 1875-1879. Aanmaak 10 spar-torpedo's te A'dam voor het doen van springproeven.
1876	**Voorraad**: 374 GST en 59 EST	22 feb Eerste, in Engeland bij de fa. Yarrow, gebouwde, spartorpedoboot wordt in dienst gesteld.
1877	Uitbreiding Torpedocompagnie. KB 7 aug no 30. **Voorraad**: 374 GST en 57 EST	Ltz Rovers animator van spartorpedo's **Voorraad**: 50 spartorpedo's.
1878	1 aug. **Start van een zelfstandige torpedo kompagnie**, bij het eerste Regement Vestingartillerie te Brielle. J.G.F. van Houtum cdt 1878-1885. Zijn rechterhand is elnt J.J.C.H. van Pelt. **Voorraad**: 374 GST en 320 EST.	Spartorpedo's op 17 grote schepen, 14 stoomkanonneerboten en 3 torpedoboten. **Voorraad**: 167 spartorpedo's.
1879	**Voorraad**: 374 GST en 309 EST.	Kltz C.H. Bogaert chef 1879-1884
1880	**Voorraad**: 374 GST, 363 EST en 45 grondtorpedo's	**Voorraad**: 198 spartorpedo's

1881	Start **Korps Torpedisten** te Brielle, bestaande uit twee compagnieën. KB 14 feb no 9. Van Houtum cdt **Voorraad**: 374 GST, 383 EST en 45 grondtorpedo's.	**22 spartorpedoboten**
1883	**Voorraad**: 372 GST, 413 EST en 25 grondtorpedo's.	
1884	**Voorraad**: 368 GST, 413 EST en 33 grondtorpedo's.	Kltz W.J.A. Nolthenius chef 1884-1890. Min. van Marine W.F. van Erp Taalman Kip maakt een reis langs Europese torpedofabrieken.
1885	Kapitein der Artillerie W.M. Dinaux cdt. van het korps Torpedisten van het korps Torpedisten (1885-1889). Dinaux wordt bevorderd tot majoor. Er worden proeven genomen om de haven van Den Helder te versperren met EST's.	**Introductie Whitehead torpedo's.** Ltz 1 P.F.H. Volcke 1885-1887 te Fiume voor keuring en overname Whitehead-torpedo's.
1886	Elnt J.E. Fabius (wordt later cdt). **Voorraad**: 358 GST, 413 EST e2n 33 grondtorpedo's.	Dr. C.A. Lobry van Troostenburg de Bruyn (1857-1904) eerste scheikundige.
1887	**Voorraad**: 358 GST, 413 EST en 33 grondtorpedo's.	
1889	Kapitein der Artillerie J.B. Van den Oudendijk Pieterse cdt Korps Torpedisten 1889-1899. **Voorraad**: 356 GST, 400 EST en 33 grondtorpedo's.	
1890	Ombouw EST in schietkatoenmijn. **Voorraad**: 355 GST, 384 EST en 35 grondtorpedo's.	Ktz Jhr. T.E. de Brauw chef 1890-1894. **Voorraad**: 244 spar- en 83 Whitehead torpedo's.
1892	**Voorraad**: 352 GST, 384 EST géén grondtorpedo's meer.	
1893	A.M. Kollewijn elnt der Artillerie **Voorraad**: 352 GST, 375 EST	
1894	**Voorraad**: 352 GST, 374 EST	Kltz A.G. Ellis chef 1894-1895.

1895	**Voorraad**: 352 GST, 371 EST Kltz L.C. Rovers chef 1895-1898.	**Voorraad**: 189 spar- en 164 Whitehead torpedo's
	Voorraad: 352 GST, 371 EST Kltz L.C. Rovers chef 1895-1898.	**Voorraad**: 189 spar- en 164 Whitehead torpedo's
1898		Ktz J. Wentholt chef 1898-1902
1899	Majoor der Artillerie J.J.C.H. van Pelt cdt 1899-1904	2
1900	Staf en 2 kompagniëen. Den Helder, de tweede compagnie alleen in oorlogs-	tijd. Elnt J.N. Boom
1902	Kapitein A.M. Kollewijn	Ltz 1 A.C. Dunlop 1902-1903
1903		Kltz W.Th. de Booy 1903-1910
1904	Majoor A.N.J. Fabius (geb. 1855) cdt. 1904-1908. J.N. Boom gedetacheerd Den Helder.	
1906	De tweede cmpagnie. Korps Torpedisten in garnizoen geplaatst te Den Helder.	
1907	J.N. Boom Den Helder	**Oprichting van de Mijnendienst**
1908	J.E. Fabius (geb. 1859) cdt 1908-	
1909	Kap. J.N. Boom en elnt A. Jansen beiden gedetacheerd te Den Helder	

Toelichting op de tabel:

cdt = commandant. Lgen = luitenant-generaal, Kolonel = ktz= kapitein ter zee, lt. Kol = luitenant-kolonel = overste = kltz= kapitein luitenant ter zee, majoor = ltz 1, kap. = kapitein = ltz 2 OC, elnt = 1ste luitenant = ltz 2, tlnt = 2de luitenant = ltz 3.

De wetenschappers Dr. P.J. Kaiser en Dr. A.C. Lobry van Troostenburg de Bruyn waren in dienst van het Departement van Marine respectievelijk als "Verificateur van 's Rijks zeeinstrumenten" te Leiden en "Scheikundige der Marine" te Amsterdam.

KB = Koninklijk Besluit

GST = Gewone Schok Torpedo, een schip moet hier tegenaanvaren om de "torpedo" tot detonatie te brengen (ook wel percussie ontsteking genoemd).

EST = Electro Schok Torpedo, deze "torpedo" kan middels een electrische kabel van de wal af tot detonatie gebracht worden of doordat een schip er fysiek tegenaan voer (dus twee mogelijkheden: percussie ontsteking én op afstand bedienbare ontsteking). Indien er minder GST's of EST's zijn, dan in het eraan voorafgaande jaar, hebben er springproeven plaatsgevonden. Met het genoemde aantal GST's en EST's worden complete installaties bedoeld dus inclusief de erbijbehorende kabels, kettingen, afvuurcircuits, accu's enz.

De **aanschafprijs** van de vier beschouwde operationele "torpedo's" bedroeg (per stuk): de GST *f* 27,81, de EST

f 190.=, de spar-torpedo *f* 220.= en tot slot moest voor de Whitehead-torpedo ca. *f* 6.000.= betaald worden. Een vijfde "torpedo', de grondtorpedo kostte *f* 200 per stuk, wordt verder niet besproken omdat deze slechts enkele jaren in kleine hoeveelheden aanwezig was. De genoemde geldbedragen komen uit de Staatsbegrotingen van "Oorlog" (GST, EST en grondtorpedo) en "Marine" (Spar- en Whitehead-torpedo). De aanschafprijs kan ook als een maat dienen voor technische gecompliceerheid der onderwaterwapens en de budgettaire "pijn" die ervoor geleden werd.[12]

Opvallend is dat de eerste 40 jaar torpedodienst **vele succesvolle carrières** heeft opgeleverd. Bij de Landmacht zien we 6 commandanten/torpedisten die later generaal zijn geworden: Van Preuschen, Steenberghe, Van Houtum, J.E. Fabius, A.N.J. Fabius en Kollewijn. (alle generaals behoorden tot het wapen der Artillerie). Bij de Koninklijke Marine zijn, in dezelfde tijdspanne, van de 11 eerste chefs er 7 vlagofficier geworden.

Chronologie van publicaties van Landmacht- en Marine torpedisten.

Eigen commentaar tussen [...]

1864 Boek van M.H. Jansen *De omwenteling in het Zeewezen, eene bijdrage tot het behoud der onafhankelijkheid, Dordrecht.* [Jansen was weliswaar geen torpedist maar kan gezien worden als de initiator van een "actieve" Marine en dus van de spar- en de Whitehead-torpedo].

"Eindrapport van de commisssie herziening van de kustverdediging" Geschreven exemplaar IMH M1-310. Gepubliceerd in de "Staatscourant" en in de "Militaire Spectator" 1865 p1-33.

"Nota over watermijnen of torpedo's" van M.H. Jansen [Bezoek van Jansen aan Maury in Engeland] eveneens geschreven exemplaar IMH M1-310 en gepubliceerd in de "Staatscourant" en in de "Militaire Spectator" van 1865 p33-36.

1866 "Verslag van de werkzaamheden van de torpedocommissie gedurende hare bijeenkomst te Brielle om de proef van het overvaren van electroschokmijnen uit te voeren" met 4 bijlagen. Een geschreven exemplaar is bij IMH losse stukken 965. Gepubliceerd in "Verslagen, rapporten en memoriën omtrent militaire onderwerpen", 1867 (eerste deel).

"Verkort overzicht van de werkzaamheden der commissie tot het beproeven van watermijnen". Ondertekend door Van Preuschen op 15 januari 1866. Een geschreven exemplaar is bij het Legermuseum te Delft. Publicatie vond plaats in het "Marineblad" van 1941 p14-30 onder de titel "Het beproeven van watermijnen in Nederland in 1865".

1868 Brochure: "Beschrijving eener electro-torpedo met wekker" 's Gravenhage, van Generaal-majoor der Artillerie b.d. J.A. Le Clercq.

"De verdediging van kusten, riviermonden en zeegaten" door Majoor der Vestingartillerie T.J. Stieltjes in "Vereeniging ter beoefening van de krijgswetenschappen" 1868-1869 p54-82.

Publicatie van het **eerste jaarverslag** "werkzaamheden op torpedo gebied te Amsterdam" in "Mededeelingen betreffende het Zeewezen" ondertekend door J.A. Vandevelde voor de jaren 1868-1874 en J.F. van Kervel voor het jaarverslag over 1875. De jaarverslagen 1875-1900 werden onder de rubriek "torpedowezen" gepubliceerd in het *Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht.*

1869 "Over de rivierversperringen en torpedo's, ook met betrekking tot Nederland" door P.A.H. Geraerds Thesingh, Arnhem. [in de officiers boekjes wordt zijn naam geschreven als P.A.H.G. Thesingh].

Von Scheliha's verhandelingen over kustverdediging vertaling van H.E. Beekman. Luitenant-kolonel der Genie Van Scheliha's originele verhaal heette *A Treatise on coast defense,* London 1868. [V.E.K.R. von Scheliha (1826-1899) was van oorsprong een genie-officier van het Pruisische leger, hij werkte in de Amerikaanse Burgeroorlog van 1861-1865 voor de Zuidelijke Staten en schreef over de aldaar gebruikte onderwaterwapens een kloek boek van 326 pagina's, voorzien van vele platen. Zijn boek is overduidelijk door de Nederlandse torpedisten, tot ongeveer de Eerste Wereldoorlog, veel geciteerd doch veelal zonder vermelding van de bron. Er bestaat een Duitse vertaling van dit boek, opgedragen aan Prins Adalbert van Pruisen. De Franse vertaling is van M.L. de la Chauviniere Parijs 1868].

"Ontwerp van een electroschoktoestel, te plaatsen als seingever boven slapende torpedo's" ondertekend L.C. [= waarschijnlijk Le Clercq] de in "Militaire Spectator" 1869 p286.

In "Vereeniging ter beoefening van de krijgswetenschappen" 1868-1869 door H.E. Beekman "Ondervindingen op het gebied van watermijnen" d.d.. 27 maart, p248-278.

In "Verslagen, rapporten en memoriën" 1871 p1-124 Van Preuschen over de diverse soorten "torpedo's". Ondertekend op 13 mei 1869.

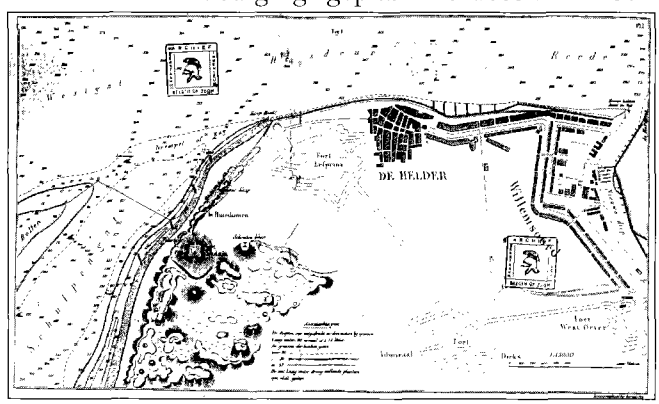
Brochure: "Het torpedowezen te Brielle bij het einde van het jaar 1869" van elnt J.G.F van Houtum. 's Gravenhage.

"Verslag nopens de verrigtingen der torpedo-kompagniën in de jaren 1867 en 1868" door Van Preuschen, gepubliceerd in "Verslagen, rapporten en memoriën omtrent militaire onderwerpen" 1871 p63-125.

1871 "Verslag aan zijne Excellentie den Minister van Oorlog van de proeven met torpedo's genomen ingevolge enz" door Van Houtum in "Verslagen, rapporten en memoriën omtrent militaire onderwerpen" p303-396, getekend 12 juli 1871.

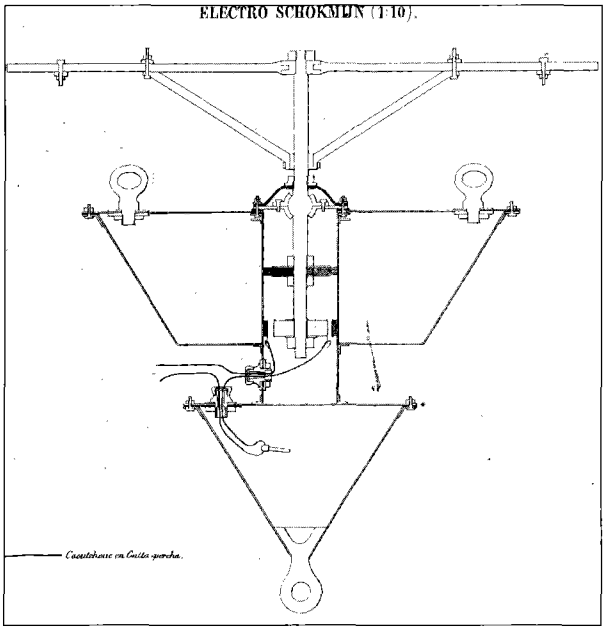
1872 **Pennestrijd Landmacht- versus Marine-torpedisten**

In de "Nieuwe Rotterdamsche Courant" werden onder het hoofd ingezonden stukken een serie artikelen gewijd aan de "Kustverdediging" geplaatst: 5 december 1871 door "Een Artillerie-officier" [nu zouden we hem een "klokkenluider" noemen: hij waarschuwt voor het absoluut onvoldoende aantal torpedo's], 13 dec. 1871 door "Een Marine-officier", 21 december 1871 door "Een Artillerie-officier", 1 januari 1872 wederom door "Een Marine-officier" en tot slot werd op 15 januari 1872 ondertekend door J.G.F van Houtum elnt bij de Torpedo-compagnie. [Hierna vond de redactie van de NRC het wel vol-



Overzichtskaartje van een veld slapende zeemijnen - gelegd dwars op de vaarrichting - bedienbaar vanuit een observatiepost in fort "Kuikduin" (Den Helder). Kaartje afkomstig uit "Verslagen, rapporten en memoriën omtrent militaire onderwerpen" 1871 (vierde deel).

doende. Elders gaan de torpedisten door met hun pennenstrijd]
Artikel: "Kustverdediging" in de "Militaire Spectator" p104-113 door ltz 1 A.J. Willekens [Reactie op Van Houtum's artikel d.d. 15 januari. Willekens zegt niet "Een Marine-officier" van de ingezonden stukken uit de "Nieuwe Rotterdamsche Courant" te zijn].
Artikel: "Kustverdediging" eveneens in de "Militaire Spectator" p379-387 d.d. 20 maart door Van Houtum. [Reactie op het artikel "Kustverdediging" van Willekens in het februari nummer].
Brochure:"Sprokkelingen op torpedogebied", anoniem: Eerbiedig opgedragen aan de nog te benoemen torpedo-commissie van zee- en landmachtofficieren. Nieuwediep. [Weliswaar waren Van Houtum en Vandevelde door hun superieuren aangewezen en aan het werk gegaan doch mogelijk was de benoeming, door de betrokken ministers of de Koning, door de gerezen menings verschillen achterwege gebleven].



Een van de beproefde, Nederlandse varianten van de electro-schoktorpedo, welke hun grondslag hebben in de Amerikaanse Burgeroorlog van 1861-1865. Plaatje afkomstig uit "Verslagen, rapporten en memoriën omtrent militaire onderwerpen" 1871 (vierde deel).

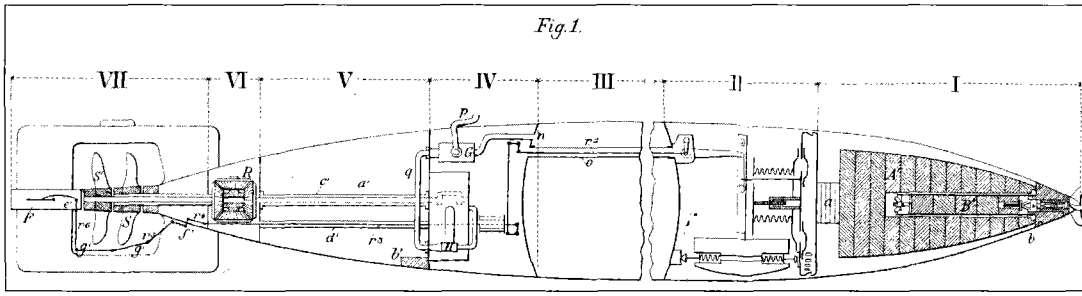
Boek: *Bijdrage tot de kennis van de torpedo's of watermijnen* 300 pagina's, van de Marine (torpedo)-officieren A.G. Ellis en J.H. Beucker Andreae. Nieuwe Diep. [Dit is het oudste, en gedurende 128 jaar het enige torpedoboek over de Nederlandse situatie].

1873 M.H. Jansen geeft uitvoerig commentaar op het torpedoboek van Ellis en Beucker Andreae in "de Gids" no 5 p1-47.

1874 Boekje: "Beknopte verhandeling over rivierversperringen en torpedo's" door P.K.P.J. Sloten, 's Gravenhage. [Sloten is hier, als enige infanterist een wat vreemde eend in de bijt].

1875 Brochure: "Een woord over de regeling van het torpedowezen in Nederland", Nieuwediep, januari 1875 van L.C. Rovers. [Rovers maakt zich grote zorgen over een operationele "vloot" van één stoombarkas met één spartorpedo en beschrijft het gerezen probleem kernachig als volgt: "De offensieve torpedo is hier te lande verregaand verwaarloosd, hoofdzakelijk doordat de Marine zich met passieve torpedo's heeft bezig gehouden.]

1876 "Verslag eener zending naar Carlskrona betreffende proeven met torpedo's, aldaar in 1874 en 1875 genomen voor rekening der 3 Noordsche Rijken Denemarken, Zweden en Noorwegen". Geschreven exemplaar ondertekend door Van Houtum op 22 februari 1876.



Schematisch overzicht van de eerste Nederlandse Whitehead-torpedo's. Bijzonder aan deze torpedo was dat de "geheime kamer" ofwel het dieptestuurmechanisme zich nog vóór het hogedruk luchtreservoire bevond. In de latere versies is dit nooit meer zo uitgevoerd. Plaatje afkomstig uit "Handleiding tot de kennis der artillerie" 1898.

1877 "De waarde van de spartorpedo voor onze kustverdediging" in de "Militaire Spectator" in twee delen p373-387 en p414-431 door ltz 2 L.C. Rovers.
Het eerste voorschrift voor de Marine-Torpedodienst, van een grote serie die zou volgen, heet: "Voorschrift bettreffende het onderhouden, gereedmaken en behandelen van spartorpedo's", 's Gravenhage.

1878-1914 serie boeken: *Handleiding tot de kennis der artillerie* uitgave Koninklijke Militaire Academie te Breda t.b.v. aankomende officieren. [In de tekst en de erbij behorende platen atlassen is ook het Marine torpedomaterieel opgenomen. Vele platen zijn duidelijk afkomstig uit Von Scheliha's boek. Kollewijn werkte als docent van de KMA aan de editie van 1898 mee].

1879 "De Visch-torpedo van Whitehead" in "De Zee" p 268-278 door ltz 1 A.G. Ellis.

1883 LTZ Rovers zet in op de verkeerde torpedo en veroorzaakt de nodige politieke roering, zijn brochure heeft de titel: "De marine begrooting voor 1884 wat betreft de uitgaven voor Torpedo-materieel", Nieuwediep door ltz L.C. Rovers. [Rovers wil de spar-torpedo, de Minister van Marine, W.F. van Erp Taalman Kip kiest voor de Whitehead-torpedo].
Er verschijnt wederom een brochure:"Een en ander naar aanleiding der brochure van den Heer L.C. Rovers" door J.F. van Kervel, 's Gravenhage november 1883.

1886 "De Whitehead-torpedo" in de "Militaire Spectator" p409-413 door kapt der Artillerie J. Bueno de Mesquita [hij was in 1885/1886 docent bij de Koninklijke Militaire Academie te Breda].
"De visch-torpedo in de Nederlandsche Marine" in het "Marineblad", vier afleveringen p15-23, 45-50, 89-93 en 137-142 door ltz 1 P.F.H. Volcke.

1889 "Inrichting, gebruik en bestrijding van offensieve torpedo's" door K. Eland in "Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschappen" 1889/1890 p8-73. [Luit. Kolonel Eland, een genie officier was toen directeur van de Krijgsschool. In 1897-1898 werd hij minister van Oorlog én Marine].

1902 *Handboek voor den Torpedist,* Koninklijke Militaire Academie te Breda [Dit boek gaat over verankerde zeemijnen in beheer van de Landmacht].

1903 "Het gebruik van watermijnen en torpedo's in zeegaten en rivieren" door A.M. Kollewijn in "Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschappen" van 1903/1904 p1-80. Discussie p 171-198.

Geraadpleegde bibliotheken en archieven: Instituut voor Maritieme Historie, Sectie Militaire Geschiedenis van de Koninklijke Landmacht, Algemeen Rijksarchief en de Koninklijke Bibliotheek, alle vier in Den Haag, het Legermuseum in Delft, het Gemeente Archief van Vlissingen, de Gorlaeus-, de Boerhave- en de Universiteitsbibliotheek, de laatste drie in Leiden.

Noten:

1. A.G. Ellis schrijft in zijn torpedoboek in 1872: "De passieve torpedo's worden verdeeld in twee soorten de *wakende* torpedo's en de *slapende* torpedo's" en geeft vervolgens de navolgende definitie: "Wakende mijnen zijn dezulken, waaraan door den verdediger als het ware het oogenblik van ontsteking is overgelaten. De slapende mijnen zijn die, welke op een bepaald oogenblik, door wakende waarnemers moeten worden ontstoken". In de toen bebruikte terminologie behoorden passieve torpedo's bij de Landmacht. De "wakende" mijnen zouden we nu eenvoudige verankerde zeemijnen noemen: een schip moet er eerst fysiek contact mee maken om ze tot detonatie te brengen. De "slapende" torpedo's zijn, middels een electrisch afvuurcircuit, vanaf de wal bedienbaar.
2. De huidige MK 46 torpedo kan ook als zeemijn ingezet worden. Dit systeem wordt ook wel CAPTOR (=enCAPsulated TORpedo) genoemd. Hierdoor is er, net als in de negentiende eeuw nauwelijks nog onderscheid tussen een zeemijn en een torpedo.
3. Een bedieningspost voor "slapende" zeemijnen is, ondermeer te zien in fort Kijkduin (Den Helder).
4. Het zou niet bij deze oorlogsschepen blijven: op 26 juli 1865 verscheen de USS "Kearsage" (1550 ton), een jaar na het tot zinken brengen van de CSS "Alabama" (1050 ton) op 19 juni 1864, op de rede van Vlissingen. Nog een jaar later, vóór het indienst komen van de "Prins Hendrik der Nederlanden", kwam op 9 februari 1866 opnieuw een met moeite getolereerde bezoeker langs. Ditmaal ankerde het Peruaanse oorlogsschip "Independencia" (3500 ton) nabij Vlissingen.
5. In deze oorlog zijn 40 schepen van de Noordelijken, door torpedo's van de Zuidelijken vernietigd of beschadigd. De details van de toen gebruikte onderwaterwapens werden, voor het eerst, door Von Scheliha in zijn boek *A Treatise on Coastal defence*, London 1868 beschreven. Voor de Nederlandse krijgsmacht is dit vele jaren het belangrijkste en dus meest overgeschreven torpedoboek geweest.
6. *Holstein 1864. Holstein und seine Randgebiete im Deutsch-Dänischen Kriege 1864.* H. Kiecksee, Hamburg 1964.
7. De spartorpedo bestond uit een uitschuifbare paal (=spar), aan boord van een snelvarende boot, met voorop ca 50 kg explosieven die tegen een stilliggend doel gebracht moest worden. De commandant van de aanvallende boot moest liefst ongezien zijn voor anker liggende doel naderen, er de spartorpedo tot detonatie brengen en zich daarna zo snel mogelijk uit de voeten maken. Deze torpedoboottactiek heet "run-hit-run".
8. Meer hierover is te lezen in het in 1999 bij de Bataafse Leeuw verschenen boek van A.J. van der Peet "Belangen en prestige. Nederlandse *gunboat diplomacy* omstreeks 1900", Amsterdam.
9. De genoemde onderwaterwapens staan dus ook, als zodanig herkenbaar, in de betreffende Staatsbegrotingen van "Oorlog" respectievelijk "Marine" opgebracht.
10. Dit is nog te zien in de door W.C. Hojel (1878), C.I.. Van Pesch (1898), J.J. Berkhout (1900) en L. de Ridder (1914) vernieuwde serie "Handleiding tot de kennis der artillerie". Hoofdstuk VI van deze serie heet: "Inrichting en gebruik van ponton- en torpedomaterieel".
11. Maury's sympathie voor de "Zuidelijken" betekende het einde van zijn schitterende carrière, hij zou in 1873 "pennyless" sterven.
12. Op het gevaar af appels en peren met elkaar te vergelijken: ter oriëntatie het **jaarsalaris** rond 1875: van een ltz 1 of majoor cdt was *f* 1800.=, van een oppertorpedist (adjudant onderoff.) was *f* 850.= en van een torpedist der 1ste klasse (matroos) bedroeg dit *f* 450.=.

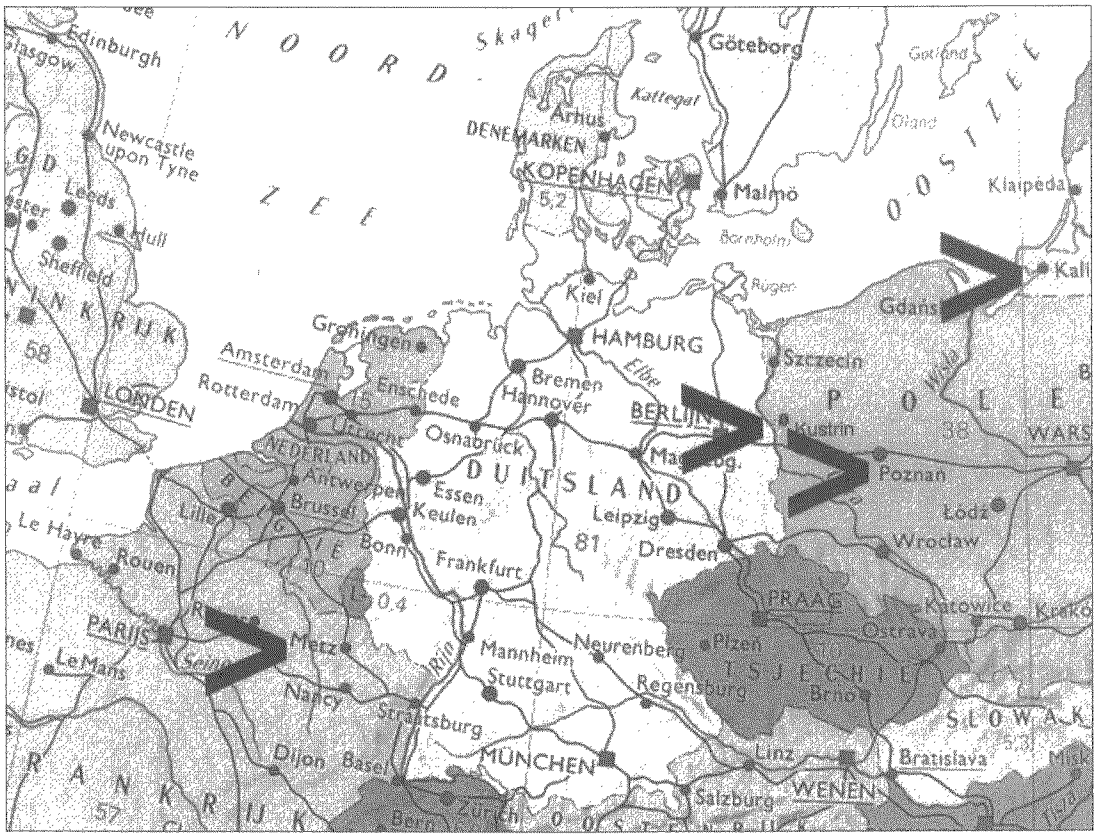
P.C. van Kerkum

HET NUT VAN OUDERE VESTINGWERKEN IN DE TWEEDE WERELDOORLOG

Over oude verdedigingswerken, niet in het minst die in ons eigen land, wordt vaak de mening verkondigd dat ze, met name door de komst van het luchtwapen, in één klap hun betekenis hadden verloren en waardeloos waren geworden. Het feit dat het luchtwapen de mogelijkheid bood om over deze verdedigingswerken (vestingen, forten en linies, al dan niet met inundaties) heen te vliegen, bombardementen in het achtergelegen gebied uit te voeren of daar luchtlandingstroepen (parachutisten) in de strijd te brengen, wordt daarbij als reden aangevoerd.
Men ziet daarbij over het hoofd dat dit er grotendeels van af hangt of de aanvaller beschikt over een plaatselijk of algemeen luchtoverwicht.
Is dat niet het geval, dan zijn diens kansen op succes gering.

Aan de hand van een beknopte beschrijving van enkele belangrijke gevechtshandelingen uit de Tweede Wereldoorlog, waarbij oudere vestingwerken een belangrijke rol speelden, wordt bovenstaande mening getoetst.

In het algemeen is het niet aan twijfel onderhevig dat, al vele decennia, de betekenis van oude vestingwerken, vooral die welke dateerden uit de 17e, 18e en 19e eeuw, steeds verder was afgenomen. Dit was vooral het gevolg van de geweldige ontwikkeling van de artillerie sedert het laatste deel van de 19e eeuw. De sterk toegenomen kwetsbaarheid van de forten leidde ertoe dat de zwaardere artillerie niet meer kon worden gehandhaafd in open opstellingen. In diverse landen, vooral in Frankrijk, werd het geschut toen voor een deel in beweegbare pantserkoepels of in zware betonkazematten geplaatst. Voor het overige moest de zwaardere artillerie, vooral in ons land, opstellingen gaan vinden tussen en achter de linies. Het karakter van groot artilleriefort verschoof daarmee in de richting van infanteriesteunpunt.
De militaire betekenis van deze oudere verdedigingswerken ging echter niet geheel verloren. Ze waren gesitueerd op punten die van strategisch of tactisch belang waren. Daarin kwam vrijwel geen wijziging en ze bleven dus alleen al daardoor voor de verdediger van waarde. De aanvaller was meestal genoodzaakt deze beheersende punten, die vaak ook blokkades op zijn logistieke verbindingslijnen vormden, vroeger of later uit de weg te ruimen. Voor de insluiting of belegering was vaak een aanzienlijke hoeveelheid troepen en middelen (munitie) nodig, wat ten koste ging van het hoofdoffensief.
Door hun vaak meters dikke gronddekkingen, het metselwerk of (gewapend) beton, boden zulke oudere verdedigingswerken nog steeds een redelijke, goede of zelfs zeer goede dekking tegen het vuur van de aanvaller, uitgezonderd diens allerzwaarste vliegtuigbommen en de granaten van het allerzwaarste belegeringsgeschut, zoals de bekende Dicke Bertha's. De betekenis van dergelijk geschut was overigens na de Eerste Wereldoorlog afgenomen door de geringe mobiliteit, en door het mogelijk geworden gebruik van zware vliegtuigbommen die met voldoende precisie konden worden afgeworpen. Op kleine schaal bleef er overigens nog



wel enig zwaar belegeringsgeschut in gebruik, met name in de vorm van spoorweggeschut, dat o.a. werd ingezet bij de strijd om Sebastopol (1942).
Ook al voegde de vernielingskracht van vliegtuigbommen zich bij dat der artilleriegranaten, en nam daarmee de betekenis van oudere vestingwerken verder af, voor de strijd te land bleven deze toch nog steeds een zekere operationele waarde hebben. Vaak zijn er immers in wijde omgeving geen betere dekkings- en opstellingsmogelijkheden voorhanden dan de zware grondlichamen, het degelijke metselwerk of het gewapende beton van die vestingwerken en de zich daarin bevindende ondergrondse ruimten. Deze boden nog steeds - en voor een deel ook thans nog - dekking tegen zware granaten en bommen, en daardoor een scala van mogelijkheden voor:

- het vestigen van commandoposten, verbindingscentra en waarnemingsposten, alsmede opslagplaatsen voor munitie enzovoort.
- het inrichten als steunpunt, eventueel als onderdeel van een veldstelling, door het werk te voorzien van veldversterkingen, zoals loopgraven en wapenopstellingen voor mitrailleurs, mortieren en antitankgeschut,
- het gedekt onderbrengen van reserves of rustende troepen.

De geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog biedt een verscheidenheid aan voorbeelden van dergelijke wijzen van gebruik. Onderstaand worden beknopt enkele gevallen beschreven gegeven van de strijd die toen werd gevoerd om oudere vestingwerken, die gelegen waren op strategisch

belangrijke punten en een rol van niet geringe betekenis bleven spelen.

De Vesting Königsberg (Kaliningrad), voorjaar 1945

Königsberg was een grote vesting, aangelegd in de periode 1843 tot 1882. Oorspronkelijk was er een binnenring (enceinte) met een straal ca 2 km, en een omtrek van ca 11 km. Later is daaraan een kring van 12 gedetacheerde forten toegevoegd (straal ca 7 km, omtrek ca 53 km, met inbegrip van de voorstellingen). Tezamen vormden deze werken een geretrancheerd kamp, dat tijdens de slotfase van het Sovjet-Russische offensief tegen Duitsland in voorste lijn lag en een belangrijke rol speelde. De forten in de buitenring waren onderling verbonden door een stelsel van veldversterkingen, tankgrachten en mijnenvelden, waarbij de oude forten en enkele tussengelegen kleine werken de kernen vormden. Voor de verdediging werd beschikt over een conglomeraat van troepen, met een totale sterkte van, aanvankelijk, ca 35.000 man. De aanvaller kon beschikken over ca 30 divisies, met een totale sterkte van ca 250.000 man met een zeer sterke artillerie en met een vrijwel absoluut luchtoverwicht.

De strijd om Königsberg nam eind januari 1945 een aanvang, en ging o.a. gepaard met evacuaties. De vesting werd grotendeels, en ten slotte begin april 1945 volledig ingesloten, waarna de eigenlijke belegering een aanvang nam. Na enkele dagen zware strijd en onophoudelijke artilleriebeschieting werd de zuidelijke verdedigingsring doorbroken en verplaatste de strijd zich naar de binnenring. De grotendeels verwoeste vesting capituleerde op 10 april, vier weken voor het einde van de oorlog. Over de rol van afzonderlijke vestingwerken is weinig bekend. Het gebruik ervan zal zijn overeengekomen met hetgeen hierboven werd vermeld.

De vesting Poznan (Posen), voorjaar 1945

Bij hun massale voorjaarsoffensief, van de Weichsel naar de Oder, in de eerste maanden van 1945, stuitten de Sovjet-Russische strijdkrachten onvermijdelijk op het strategisch zeer belangrijke knooppunt van wegen en spoorwegen, de vestingstad Poznan (voorheen Posen). Volgens de commandant van het 8e Gardeleger, generaal Chuikov (Tsjoeikov, niet te verwarren met Zjoekov) ging het om "a mighty fortress", gebouwd volgens de 17e/18e eeuwse methodes van Vauban en bestand tegen zware granaten en mortierbommen, tot een gewicht van 1000 kg. De vesting had een uitgebreide fortenring en een aantal later gebouwde kazematten, was in staat van verdediging gebracht en had een bezetting van ca 40.000 man. Onder achterlating van de nodige insluitingstroepen werd de vesting met grote snelheid aan beide zijden omtrokken. Er werd de Duitsers opzettelijk ruimte gelaten om terug te kunnen trekken, omdat men ze bij voorkeur in het open veld wilde verslaan. Deze kans deed zich echter niet voor, waarna op 26 januari de aanval op de vesting werd geopend. Daarvoor werden vijf divisies ingezet, waaronder twee van het 69e Leger, en versterkt door o.a. vijf artilleriebrigades en een regiment Katyuscha-raketwerpers (de z.g. Stalin-orgels). Na hevige strijd in de vestingstad, vooral om de bruggen, was op 5 februari het grootste deel ervan ingenomen. De strijd bleef echter voortduren, en bestond vooral uit het belegeren en innemen van de gebastioneerde en van ravelijnen voorziene Citadel, die volgens Chuikov een bezetting had van 12.000 man.

De citadel was omringd door een 8 meter diepe en 10 meter brede droge gracht. De zware escarp- en contrescarpmuren waren met baksteen bekleed en de gracht werd met vuur bestreken vanuit de kazematten van de vesting welke, volgens de van ouds bekende methodes van de vestingbouw, zo veel mogelijk aan vuur en waarneming waren

onttrokken. De tanks, die tot aan de rand van de diepe gracht konden doordringen, kwamen daar tot stilstand. Vervolgens werd de citadel op een afstand van 300 meter met directe richting onder vuur genomen door geschut, deels van 203mm. Dit had aanvankelijk niet de gewenste uitwerking, maar ten slotte kon een 5 meter brede bres worden geschoten. De contrescarp werd opgeblazen om een afdalende weg naar de bodem van de gracht te banen voor tanks en geschut. Voor de uiteindelijke bestorming op 20 februari trachtten de aanvallers ook gebruik te maken van takkenbossen om de droge gracht te kunnen overschrijden. Deze bleek echter te diep, de voorraad takkenbossen ontoereikend. Ook werd 280mm geschut(!) ingezet om de hoofdpoort van de citadel te doen bezwijken en vervolgens te bestormen. Maar zelfs nadat de aanvallers hun rode vlag in de bres hadden geplant, zetten de verdedigers in de citadel de strijd voort, waarbij ze op grote schaal gebruik maakten van de panzerfaust. Op 22 februari, toen de de escarp definitief was bezweken en de gracht alsnog met takkenbossen was gevuld, volgde de definitieve bestorming. Daags daarna gaf de vestingcommandant zich over en kwam een einde aan de belegeringsstrijd die bijna een maand had geduurd.
Uit Chuikov's boeiende relaas blijkt niet of de inzet van het luchtwapen een rol heeft gespeeld bij de verovering van Poznan.
Een mogelijke verklaring daarvoor kan worden gevonden in andere verslagen, welke erop duiden dat de luchtmacht, mede als gevolg van de weersomstandigheden, veel moeilijkheden had met het inrichten van vliegbases op voldoende korte afstand achter de snel oprukkende troepen.

De vesting Kostrzyn (Küstrin), voorjaar 1945

Evenals Poznan vormde het aan de Oder gelegen Kostrzyn een belangrijk obstakel op de opmarsrichting naar Berlijn.
De vesting Poznan achter zich latend, bereikte de razendsnelle opmars reeds eind januari de Oder nabij Kostrzyn. De Sovjet-Russische strijdkrachten slaagden erin ter weerszijden van de stad enkele bruggehoofden te vestigen op de toen nog maar zwak verdedigde westelijke rivieroever. De stad zelf bleef in Duitse handen en behield een corridor naar het achterland. Het afsnijden van deze verbinding, en daarmee het voltooien van de insluiting van Kostrzyn, kostte de nodige tijd en inspanning, o.a. omdat Duitse troepen heftige strijd leverden om de verbinding open te houden. Daarmee was de hele maand februari gemoeid en eerst begin maart 1945 kon de aanval op de ingesloten oude vesting worden ingezet. Deze is gelegen in een gebied, gelegen aan weerszijden van de samenloop van Oder en Warthe, en dat zeer nat was, vooral door de gebruikelijke voorjaarsoverstromingen. De oude kernvesting ligt op de door deze rivieren gevormde punt. Buiten de omwalling lagen enkele lunetten, in het tussenterrein aangevuld met kleinere werken en veldversterkingen. De hoge waterstand en de ondergelopen terreingedeelten beloofden een moeizame aanval. De vesting werd verdedigd door een heterogene troepenmacht van ca 10.000 man combattanten, waaronder Volkssturm. Het grootste gedeelte ervan bevond zich in de Neustadt, ten noordoosten van de Warthe. De bewapening telde ca 200 stukken geschut, waaronder luchtdoelartillerie, raketwerpers en mortieren.
De aanvalsmacht bestond uit zes divisies van het 8e Gardeleger en twee divisies van het 5e Stootleger die vanuit het noorden aanvielen. Ook was er een grote hoeveelheid ondersteunende troepen beschikbaar. De aanval, die op 7 maart een aanvang nam, ging gepaard met diverse, aanvankelijk mislukte pogingen tot rivierovergang. Dankzij sterke artillerie- en luchtsteun kon de Neustadt worden afgesneden en op 12 maart ingenomen.

Op 22 maart openden de Duitsers vanuit het westen nog een tegenaanval, met het doel een weg te banen voor een eventuele uitbraak van de vestingbezetting. Na vijf dagen werd deze poging gestaakt, waarna de belegeraar op 28 maart de aanval op de kernvesting van Kostrzyn, de Altstadt, hervatte. Moeizaam werd terrein gewonnen over de drooggebleven dijken, waarvan de breedte veelal slechts ruimte bood voor één tank. Ook werden in de dijklichamen zware batterijen (203mm geschut) ingegraven om de met metselwerk beklede verdedigingswerken met direct vuur te kunnen bestoken. Na zware beschietingen en luchtbombardementen konden troepen de Oder oversteken en op 29 maart vaste voet krijgen in de oude vesting. Daarmee kwam een einde aan de strijd. Duitse troepen ter sterkte van ca 1000 man slaagden er nog in een heenkomen naar de eigen linies te vinden; de rest werd krijgsgevangen gemaakt. De verliezen bedroegen aan beide zijden ca 5000 doden en vele gewonden.
Het tenslotte geconsolideerde bruggehoofd bij Kostrzyn vormde twee weken later een aanvalsbasis voor het slotoffensief tegen Berlijn.

De vesting Metz, herfst 1944

Een voorbeeld van enigszins andere aard vormt de strijd om de vesting Metz in de herfst van 1944. Het begrip vesting moet hier worden opgevat als een relatief moderne kringstelling, ontstaan doordat de oorspronkelijke stadsvesting tussen 1865 en 1918 in steeds grotere cirkels van permanente verdedigingswrken werd uitgebouwd. Voor Metz betekende dit het ontstaan van een stelling met een straal van 8 à 10 km. met daarbinnen 40 à 50 forten van allerlei typen.
Het gebied rond Metz was van 1870 tot 1918 door de annexatie van de Elzas en Lotharingen in Duitse handen geweest, en van 1940 tot 1944 nogmaals bezet. Een gevolg daarvan was onder andere dat de benamingen van de verdedigingswerken enkele malen wijzigden. Mede omdat er ook nog enkele samenvoegingen plaats vonden, kan bij literatuuronderzoek gemakkelijk verwarring ontstaan.
De oudste nog in gebruik zijnde forten waren nog van het gebastioneerde stelsel, en rond 1870 deels door de Fransen, deels door de Duitsers gebouwd, afgebouwd of verbouwd. De voornaamste en modernste verdedigingswerken bestonden uit een tiental kort na 1900 door de Duitsers gebouwde z.g. Festen (Groupes Fortifiées), in het Nederlands destijds bekend als "groepsbevestiging". Deze waren ondergronds aangelegd, in hoge heuvels, zodanig dat alleen de vuur- en waarnemingsorganen aan de oppervlakte kwamen. Deze grote tot zeer grote verdedigingswerken hadden als voornaamste bewapening enkele batterijen geschut van 10 en 15 cm in afzonderlijke beweegbare koepels.
Na een snelle opmars bereikten de Amerikaanse troepen, in welllicht wat al te optimistische stemming, in begin september 1944 de omgeving van Metz. Ze kregen toen te kampen met aanzienlijke logistieke problemen. Maar vooral verkeken de Amerikanen zich op de verdedigingskracht van de vesting Metz en de aldaar aanwezige Duitse troepenmacht. Deze was ca 14.000 man sterk en maakte maximaal gebruik van de permanente verdedigingswerken die, althans voor een belangrijk deel, nog tijdig in bruikbare staat konden worden gebracht. Metz lag in het opmarsgebied van het Derde Amerikaanse Leger. De commandant daarvan, luitenant-generaal Patton, belastte het XXe Legerkorps met de verovering (bevrijding) van Metz. Dit legerkorps, bestaande uit drie, later vier divisies, was qua sterkte, bewapening en geoefendheid eigenlijk niet op deze taak ingesteld.
In de loop van september werden in het gebied Metz verscheidene aanvallen ondernomen, waarbij getracht werd de vesting vanuit het noorden en zuiden te omvatten.

Deze pogingen leverden wel veel verliezen, maar weinig succes op en eind september kwam de strijd vrijwel tot stilstand. Een uitzondering daarop vormde de aanval op het fort Driant (Feste Kronprinz) welke op 3 october werd ingezet. Het fort had o.a. een intacte bewapening van twee batterijen à 3 stukken 10 cm geschut en twee batterijen à 3 stukken 15 cm houwitser, alles in pantserkoepels. De verdediging was voornamelijk in handen van in handen van de cadettenschool uit Metz, ter sterkte van een infanterie-bataljon. Amerikaanse infanterie-eenheden, gesteund door tanks, gemechaniseerd geschut en genietroepen voorzien van allerlei soorten springmiddelen, slaagden er na enkele dagen in tot bovenop, en op enkele plaatsen zelfs tot in het fort door te dringen, maar de tegenstand was zodanig hardnekkig dat de belegering na tien dagen (!) werd afgebroken.
In oktober was er overigens weinig activiteit. De Amerikanen hielden zich bezig met reorganiseren, het aanvullen van verliezen, het op orde brengen van de logistiek en het trainen van hun troepen voor de te verwachten verdere strijd.
Op 8 november werd de algemene aanval op de vesting Metz heropend. Vanuit het noorden en zuiden werd Metz in de tang genomen, waarbij ook om enkele oudere werken, waaronder het fort Saint Julien, zware strijd moest worden geleverd. Op 22 november was de stad Metz in Amerikaanse handen, maar in de omgeving zette een zestal grote forten en enkele kleinere werken de strijd voort. Het fort Driant, waarom eerder zo heftig was gevochten, gaf zich eerst op 8 december over, als laatste gevolgd door fort Jeanne d'Arc op 13 december.
Drie maanden lang was een geheel legerkorps gebonden geweest aan de strijd om Metz, waarbij zware verliezen waren geleden. Wel was inmiddels ten noorden van Metz het offensief in de richting van het Saargebied en de Pfaltz hervat. Maar de moeizame strijd om Metz was een bittere pil voor de Amerikanen gebleken, niet het minst voor de roemruchte Generaal Patton. Voor deze dynamische en geruchtmakende bevelhebber was hier weinig eer te behalen en in zijn memoires doet hij er vrijwel het zwijgen toe.
Men vraagt zich af waarom de Amerikanen met al hun middelen niet sneller succes konden boeken bij de verovering van de vesting Metz. Hun over-optimisme, de onderschatting van de aard en betekenis van forten - de meeste Amerikanen konden zich daarvan nauwelijks een voorstelling maken fort - is al gememoreerd. Ongetwijfeld werden er ook tactische fouten gemaakt, en aanvankelijk was er weinig luchtsteun, omdat ook in dit geval het in gebruik nemen van de onmisbare en dichterbij gelegen vliegbases achterstand had opgelopen. Het weer was bovendien vaak zeer ongunstig.
Van direct belang bij de strijd om de forten was dat de aanvallers niet konden beschikken over de onontbeerlijke zeer zware bewapening. Weliswaar kon het zwaarste veldgeschut (240mm) bij de strijd op het fort Driant met direct vuur acht treffers plaatsen op een geschutkoepel, maar deze hervatte na een kwartier het vuur. Uit een naoorlogs onderzoeksrapport bleek dat op het fort Blaise (deel van de Feste Verdun) zelfs directe treffers van 2000 lbs-bommen het beton niet hadden kunnen breken, en dat slechts beperkte schade aan de geschutkoepels was ontstaan.

Slotopmerkingen en conclusies

Hoewel het voorgaande overzicht zeker niet uitputtend is, levert het voldoende aanwijzingen op om de in de aanhef van deze verhandeling weergegeven opinie te kunnen toetsen.
De beknopte verslagen van de belegering van vestingen, van deels respectabele ouderdom, zoals die zich in het laatste deel van de Tweede Wereldoorlog voordeden, laten zien

dat hun rol, hoewel beperkter van aard dan oorspronkelijk was bedoeld, nog niet was uitgespeeld.
Gelegen op strategische punten, meestal knooppunten van weg- en spoorwegverbindingen, en bemand met een redelijk sterke troepenmacht, bleken verscheidene vestingen en de daarvan deel uitmakende kleinere werken, zeer moeilijke noten om te kraken. De aanvallers moesten soms zelfs methodes toepassen uit de 17e/18e eeuw, zoals breschieten en grachtsoverschrijding met behulp van takkenbossen, om de oude vestingwerken stormrijp te maken en op de knieën te krijgen.
Zeker, doorgaans konden de aanvallers de vestingen omtrekken en hun opmars voortzetten, daarbij de belegering aan volgende troepen overlatend. Maar dat ging gepaard met vertragingen in de opmars en de logistiek, en een verzwakking van de aanvalsmacht. Een belegering kon, zoals geschetst, weken-, zo niet maandenlang een aanzienlijke troepenmacht gebonden houden en zware verliezen opleveren. Dit alles ondanks het feit dat in de geschetste gevallen de aanvallers steeds een aanzienlijk artillerieoverwicht, en bovendien een vrijwel absoluut luchtoverwicht hadden.
In algemene zin kan het volgende worden vastgesteld.
Oudere verdedigingswerken speelden ook tijdens de Tweede Wereldoorlog in verscheidene gevallen een belangrijke rol bij gevechtshandelingen, niet alleen als dekking-verschaffend onderkomen voor staven en diensten, maar ook als gevechtsopstelling.
Voor een goed gebruik als zodanig was, naast een toereikende onderhoudstoestand van de installaties en bewapening, vooral de beschikbaarheid van goed geoefende en gemotiveerde troepen onontbeerlijk.
Het luchtwapen leverde bij de strijd om bedoelde vestingwerken een aanvulling op de mogelijkheden der artillerie, maar bracht in de daarbij gebezigde aanvalstactiek geen omwenteling teweeg.

Geconcludeerd kan worden dat oudere vestingwerken, ondanks de over het algemeen verminderde betekenis ervan, in de Tweede Wereldoorlog nog steeds een niet te onderschatten verdedigingswaarde konden hebben.
Dat de in die oorlog toegepaste moderne middelen, zoals gemotoriseerde en gemechaniseerde troepen, en met name tankeenheden, alsmede tactische luchtstrijdkrachten, een grote en vaak spectaculaire rol speelden, staat genoemde conclusie geenszins in de weg.
Het proces van afnemende betekenis heeft zich sedertdien voortgezet; maar ook nu nog zou het mogelijk zijn van oude verdedigingswerken een nuttig, zij het beperkt gebruik te maken, op de wijze zoals in de aanhef van dit stuk is uiteengezet.
De opvatting dat vestingwerken in de Tweede Wereldoorlog van geen betekenis meer waren lijkt met het bovenstaande voldoende te zijn weerlegd.

Literatuur:

General Otto Lasch, So fiel Königsberg, München 1959
V.I. Chuikov, Maarschalk van de Sovjet-Unie,
The End of The Third Reich, (vertaling), London 1967
T. Le Tissier, Zhukov at the Oder, London 1996
A. Kemp, The unknown battle, Metz 1944
Chr. R. Gable, The Lorraine Campaign, September-December 1944
R. Rolf, Die Deutsche Panzerfortifikation

Dr. S.J. de Groot

HET DUITSE SLAGSCHIP *TIRPITZ* (1939-1944)[1]

Het doel van dit artikel is duidelijk te maken wat de betekenis was van het Duitse slagschip *Tirpitz* in samenhang met de geallieerde oorlogsinspanning om dit schip uit te schakelen. Aan de orde zullen komen met welk doel het schip door de Kriegsmarine ontworpen en gebouwd was, binnen welk vlootplan het viel, wat de overwegingen waren tot inzet, of beter waarom het niet werd ingezet. Daarnaast komen aan de orde de bedreiging die van het schip uitging en de geallieerde pogingen het schip uit te schakelen. Kort zullen alle pogingen worden besproken die erin resulteerden dat het schip op 12 november 1944 na een zware bomaanval door de Royal Airforce (RAF) bij Tromsø, Noorwegen, omsloeg en definitief werd uitgeschakeld. Bij deze aanval kwamen 1204 opvarenden om het leven.[2]

Duitsland werd door het Verdrag van Versailles (1919), waarmee de Eerste Wereldoorlog werd afgesloten, toegestaan een kleine vloot te bezitten, bestaande uit 6 verouderde slagschepen, 6 lichte kruisers, 12 torpedojagers en 12 torpedoboten en geen onderzeeboten. Ook werden er, per type schip, grenzen gesteld aan de waterverplaatsing, te weten 10 000 ton voor slagschepen, 6 000 ton voor lichte kruisers, 800 ton voor torpedojagers en 200 ton voor torpedoboten. Een slagschip of kruiser moest 20 jaar meegaan en torpedojagers en torpedoboten 15 jaar. In de jaren tussen de beide Wereldoorlogen werd steeds meer de hand gelicht met de toegestane maximale waterverplaatsing per type. In het buitenland, met name Nederland, werd de kennis bijgehouden in de ontwikkelingen van de onderzeeboot. In 1922 kwam het Verdrag van Washington tot stand, waarbij de vijf deelnemende landen, Amerika, Engeland, Frankrijk, Italië, Japan, (waaronder derhalve niet Duitsland) afspraken maakten over de maximale waterverplaatsing van oorlogsschepen. Slagschepen niet zwaarder dan 35 000 ton, geschutskaliber maximaal 40,6 cm en kruisers 10 000 ton, geschutskaliber maximaal 20,3 cm. Het Verdrag van Londen (1930), tussen dezelfde verdragspartners, hield een nadere overeenkomst in wat betreft de kruisers, de A kruiser 10 000 ton met geschut tussen 15,5 en 20,3 cm, en de B kruiser 10 000 ton (maximaal) met geschut tot 15,5 cm; torpedojagers tot 1 830 ton met maximaal 13 cm geschut. Duitsland voelde zich steeds meer gekneveld door deze verdragen. Besloten werd een drietal kruisers te bouwen volgens een nieuw concept, het pantserschip[3]. Was het eerste pantserschip dat begin dertiger jaren gebouwd werd, de *Deutschland* ongeveer 2600 ton, de tweede, de *Admiral Scheer* was 3 600 ton en de derde, de *Admiral Graf Spee* 4 800 ton zwaarder dan toegestaan.

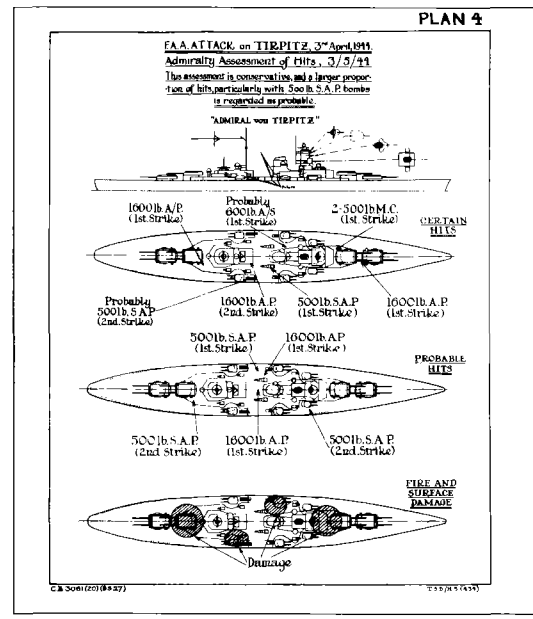
Begin 1935 verklaarde Duitsland af te wijken van de vlootbouwrestricties van het Verdrag van Versailles. Het kreeg enkele maanden later een erkennning daarvoor van het Verenigd Koninkrijk door middel van een vlootafspraak waarbij Duitsland beloofde een vloot te bouwen die in totaal volume niet meer was dan 35% van die van het Verenigd Koninkrijk tussen de jaren 1922 en 1930. Als teken van goede wil beloofde Duitsland daarenboven niet meer dan 45% van het onderzeeboottonnage dat de Britten bezaten te bouwen.

In Duitsland begon men plannen te maken hoe de vloot samen te stellen. Om de nadelige getalsverhouding te compenseren werd

ernaar gestreefd binnen elk type of klasse oorlogsschip te geraken tot een optimale benutting van het toegestane. Waar dit niet mogelijk bleek werd er stilzwijgend vanaf geweken, zonder dit met zoveel woorden te erkennen. In verhoogd tempo nam Duitsland de herbewapening ter zee, te land en in de lucht ter hand.

Grondgedachte vormde de nota die vice-admiraal Hellmuth Heye op 25 oktober 1938 indiende: "Seekriegführung gegen England und die sich daraus ergebenden Forderungen für die strategische Zielsetzung und den Aufbau der Kriegsmarine".[4] De nota van Heye wordt het Z-Plan genoemd. Het plan ging uit van een vlootbouwprogramma van 10 jaar. Binnen deze periode, 1938-1948, zou de vloot gebracht worden op 10 slagschepen of slagkruisers, 12 pantserschepen (20 000 ton of meer), 3 pantserschepen (10 000 ton, de *Deutschland*-klasse), 4 vliegdekschepen, 5 zware kruisers, 6 lichte kruisers, 22 verkenningskruisers, 10 mijnenleggers, 68 torpedojagers, 90 torpedoboten, 249 onderzeeboten, 75 motortorpedoboten ("snelboten"), en 227 diverse hulpvaartuigen. Van de zware schepen waren bij het uitbreken van de oorlog in 1939 de meeste gereed of in aanbouw. Uiteindelijk kwamen de slagkruisers (feitelijk slagschepen) *Scharnhorst, Gneisenau* en de slagschepen *Bismarck* en *Tirpitz* in de vaart. De beide slagschepen waren zusterschepen, net als de slagkruisers. Door het wat later gereedkomen kreeg de *Tirpitz* een wat zwaardere luchtafweer. Om herkenning moeilijker te maken leken de vier schepen uiterlijk veel op elkaar.

De zware eenheden van de Kriegsmarine hadden in het Z-plan tot taak gezamelijk met lichte kruisers, onderzeeboten en hulpkruisers ("raiders") de handelsverbindingen overzee van het Verenigd Koninkrijk aan te tasten. Men ging ervan uit dat de Royal Navy met haar zwaardere schepen de konvooien zou escorteren. De snellere, beter bewapende Duitse slagkruisers en kruisers konden de konvooien aanvallen en vernietigen. Te hulp komende Engelse slagschepen, slagkruisers en zware kruisers konden op hun beurt weer aangevallen worden door de Duitse slagschepen.[5]



De *Tirpitz* werd gebouwd op de Kriegsmarinewerf te Wilhelmshaven. Het schip liep 1 april 1939 van stapel, anderhalve maand na de stapelloop van het zusterschip de *Bismarck* in Hamburg. Het schip werd echter pas veel later aan de vloot toegevoegd, namelijk op 25 februari 1941. In feite drie maanden voordat de *Bismarck* tot zinken zou worden gebracht in de Atlantische Oceaan. De waterverplaatsing van het schip was 42 900 ton, de snelheid 29 knopen. De lengte 242 m, de breedte 36 m en de diepgang 9 m. De hoofdbewapening bestond uit 8 kanons van 38 cm, in dubbelloops torens; daarnaast 12 kanons van 15 cm, 16 stukken 10,5 cm luchtdoelgeschut, 16 stukken 3,7 cm luchtafweer, 58 stukken 2 cm luchtafweer, 8 torpedobuizen en 6 watervliegtuigen (Arado 196)[6]. Per kanon van 38 cm werden 130 projectielen meegevoerd. De

maximale bemanning van de *Tirpitz* bedroeg 2 608 man.[7]
Volgens de plannen zou Duitsland een goede kans maken in 1944/45 over voldoende schepen te beschikken om de zeeoorlog met het Verenigd Koninkrijk aan te vangen. Men zou dan over 3 snelle slagschepen (*Bismarck* (F), *Tirpitz* (G) en *Friedrich der Grosse*, slagschip H van het Z-Plan), 3 omgebouwde pantserschepen, 5 zware kruisers, enkele lichte verkenningskruisers, 2 vliegdekschepen en ongeveer 190 onderzeeboten beschikken.

In 1938 werd de bouw van de zware schepen met grote voortvarendheid ter hand genomen. Nieuwe scheepshellingen werden aangelegd. Maar zowel de *Bismarck* als de *Tirpitz* waren bij het uitbreken van de oorlog in 1939 niet gereed. Alleen de *Scharnhorst* en de *Gneisenau* waren beschikbaar om de Oostzee en de Duitse Bocht te verdedigen. De schepen zouden dan wel gezamelijk ingezet moeten worden om de meerdere te zijn van de drie Britse slagkruisers (*Hood*, *Repulse* en *Renown*).[8] Het plan van Hitler om een invasie in het Verenigd Koninkrijk te ondernemen, Plan Seelöwe in 1940, leidde ertoe dat de afbouw van de *Tirpitz* vertraagd werd. Men moest alles op alles zetten om over voldoende landingsvaartuigen te beschikken.[9] Wel werd er met de bemanning van de *Tirpitz* geoefend met het nieuwe schip om te gaan. De *Tirpitz* bleef in Wilhelmshaven waar voldoende luchtafweer was om het schip te beschermen. In februari 1941 werd ervan afgezien het schip voor opwerking naar de Oostzee te verplaatsen. IJsgang in het Kaiser Wilhelm-kanaal verhinderde dit.[10]
Februari 1941 bleek een hoogtepunt te zijn in de geschiedenis van de Kriegsmarine. Voor de eerste maal in de geschiedenis waren Duitse slagschepen doorgedrongen in de open wateren van de Atlantische Oceaan om de Britse koopvaardij-belangen aan te tasten. In het kader van Operatie Berlin hadden de *Scharnhorst* en de *Gneisenau* eind januari de volle zee bereikt. Voorts waren nu de *Bismarck* en de *Tirpitz* volledig gevechtsklaar. Deze schepen waren veel moderner en beter dan het materiaal waarover de Royal Navy beschikte.[11] Het liep allemaal wat anders, de *Scharnhorst* en *Gneisenau* moesten hun tocht afbreken nadat de *Gneisenau* ernstig beschadigd werd door een torpedoaanval van RAF-Coastal Command-Squadron no 22. De schepen liepen te Brest binnen. De Britse Admiraliteit vreesde een tweede poging van Duitse schepen om de Atlantische Oceaan te bereiken. Deze poging kwam ook, de *Bismarck* en de zware kruiser *Prinz Eugen* verlieten in het kader van Operatie Rheinübung op 18 mei Gdynia (Gotenhafen). De Britse Home Fleet liep uit. De afloop is bekend genoeg. De *Bismarck* en de *Prinz Eugen* brachten de Britse slagkruiser *Hood* tot zinken. Vervolgens bracht de Royal Navy de *Bismarck* tot zinken. De *Prinz Eugen* wist, net als de *Scharnhorst* en de kreupele *Gneisenau*, Brest te bereiken. Later zouden deze drie zware eenheden van de Kriegsmarine de thuiswateren weer weten te bereiken na een verrassende tocht bij nacht door het Kanaal (Operatie Cerberus).[12]
De *Tirpitz* werd de eerste maal slechts voor korte duur ingezet in de Oostzee op 14 september 1941. Hiervoor was weinig noodzaak, maar op bevel van Hitler werd deze taak uitgevoerd. De inzet van een slagschip in de Oostzee was zeer riskant wegens de geringe uitwijkmogelijkheden. De operatie werd beëindigd toen de Luftwaffe de Russische vloot bij Kronstadt zwaar beschadigde.[13]
De Duitse marine stelde eind 1941 voor de *Tirpitz* in Trondheim te stationeren, om vandaar, met ondersteunende schepen, de geallieerde konvooien naar Moermansk en Archangel aan te tasten. De zware kruiser *Hipper* zou toegevoegd moeten worden aan de *Tirpitz*.[14] In december 1941 werd beslo-

ten de *Tirpitz* half januari naar Trondheim te laten vertrekken. De strategische taak van de *Tirpitz* was de bescherming, van noordelijk Noorwegen en het aangrenzende Arctische gebied, tegen flankaanvallen door de vijand. Voorts zouden er aanvallen uitgevoerd worden op de konvooien in de Witte Zee. De verplaatsing van de *Tirpitz* naar Noorwegen zou tevens de geallieerde schepen binden in het Atlantische gebied, die dan niet ter beschikking zouden staan voor inzet in de Middellandsezee, de Indische Oceaan en de Pacific.[15] In de nacht van 14/15 januari 1942 verliet de *Tirpitz* Wilhelmshaven, geëscorteerd door vier torpedojagers. De verplaatsing werd niet opgemerkt en op 16 januari arriveerde het schip te Trondheim. De Britse Admiraliteit gaf aan Coastal Command opdracht om de *Tirpitz* te bewaken. Op deze regelmatige verkenningsvluchten werden Mosquitos ingezet. Men was benauwd voor een uitbraak naar zee, de open Oceaan of naar de Arctische konvooiroutes. Het opwerken van de *Tirpitz* vond gestadig plaats in de Trondheimfjord. In februari voegden de *Admiral Scheer* en de *Prinz Eugen* zich bij de *Tirpitz* in Trondheim. De Britse onderzeeboot *Trident* was het gelukt om de *Prinz Eugen* te beschadigen met een torpedotreffer. Hiermee wisten de Britten de ergste dreiging van de verenigde Duitse schepen tijdelijk weg te nemen.[16] Desalniettemin liep de *Tirpitz* op 6 februari met drie torpedojagers uit met als doel konvooien nabij Jan Mayen aan te vallen (konvooi PQ.12 en QP.8). Een van de Duitse torpedojagers wist een Russisch koopvaardijschip tot zinken te brengen. De Home Fleet stoomde op naar het gebied. Het Britse vliegkampschip *Victorious* stuurde Albacore torpedobommenwerpers[17] uit om verkenningen uit te voeren. De vliegtuigen werden vroegtijdig opgemerkt door de *Tirpitz*. Een latere aanval kwam dan ook niet onverwacht en werd succesvol afgeslagen. Op 8 februari bereikte de *Tirpitz* Narvik en voer de Home Fleet terug naar Scapa Flow (Orkney's). Onopgemerkt verliet de Tirpitz Narvik op 12 februari, om even onopgemerkt de volgende dag Trondheim te bereiken. Coastal Command ontdekte het schip pas de 18e op zijn oude ankerplaats. Op 28 en 29 april werd de *Tirpitz* vanuit de lucht met zware bommenwerpers aangevallen. Net als de vorige aanvallen op 28 en 29 januari en op 30 en 31 maart, was de luchtafweer te sterk en werd door de Halifax- en Stirling-bommenwerpers[18] geen doel getroffen. Hiermee kwamen de luchtaanvallen op de *Tirpitz* voorlopig tot een eind om pas in april 1944 weer een aanvang te nemen.

De situatie in bezet Noorwegen was nu dat de *Tirpitz* en de *Hipper* met vier torpedojagers te Trondheim lagen. De pantserschepen (zware kruisers) *Admiral Scheer* en *Lützow* lagen met zes torpedojagers in Narvik. De *Lützow* was de vroegere *Deutschland*. Gezien het niet onaannemelijk risico dat de *Deutschland* tot zinken zou worden gebracht, vond Hitler het beter de scheepsnaam te veranderen. Hiermee werd voorkomen dat de krantenkoppen (vroegtijdig) zouden jubelen dat "Duitsland" was gezonken. Het schip kreeg de naam van de nieuwbouw zware kruiser *Lützow* (stapelloop 1 juli 1939), die in 1940 aan de Sovjet Unie werd verkocht en in de vaart kwam als *Petropavlowsk*.[19] Raeder stelde voor de thuisbasis van de *Tirpitz* en *Hipper* tijdelijk naar de Vestfjord te verplaatsen en die van de *Scheer* en de *Lützow* naar de Altenfjord. Vanuit de nieuwe steunpunten konden de konvooien naar Moermansk sneller en efficiënter worden aangevallen. Het plan slaagde gedeeltelijk, maar de *Lützow* en drie torpedojagers liepen bij Narvik aan de grond en namen niet meer deel aan de operatie. De *Scheer* bereikte de Altenfjord en de *Tirpitz* en de *Hipper* de Vestfjord op de Lofoten (3 juli). Het konvooi PQ.17 naderde de 5° oosterlengte, de lijn waarop de Duitse marine-

leiding besloten had het konvooi aan te vallen. De *Tirpitz* en de *Hipper* hadden inmiddels ook de Altenfjord bereikt. Het konvooi werd door Duitse torpedobommenwerpers en Duitse onderzeeboten aangevallen. Hitler gaf de *Tirpitz*, de *Hipper* en de *Admiral Scheer* toestemming om voor korte duur met escortevliegtuigen de Altenfjord te verlaten (Operatie Rösselsprung). Op 5 juli liepen de schepen uit. Inmiddels vond een ware slachting plaats onder de geallieerde konvooischepen, die hun verband hadden verbroken op het bevel zich te verspreiden. Om deze reden besloot de Duitse vlootbevelhebber admiraal Schniewind terug te keren naar de Altenfjord, waar de schepen op 8 juli weer binnenliepen zonder veel verricht te hebben.[20] Narvik werd als nieuwe thuishaven aangewezen voor de *Tirpitz* en de andere zware schepen. De bij het aan de grond lopen beschadigde *Lützow* verliet Narvik en ging terug naar Duitsland. De schepen, met uitzondering van de *Tirpitz*, verlieten in december Narvik als basis en kwamen ten anker in de Altenfjord. De *Tirpitz* bleef te Narvik. Er ontstond ongerustheid bij de Britse Admiraliteit toen bleek dat tijdens de zware luchtaanvallen op konvooi PQ.18 de *Tirpitz* niet meer in Narvik lag. Het bleek loos alarm, daar het schip alleen proefstoomde in de Vestfjord. Op 18 september bleek zij weer in Narvik te liggen. Deze situatie bleef gehandhaafd. De *Tirpitz* vertrok in november 1942 naar Trondheim voor machineonderhoud.[21]

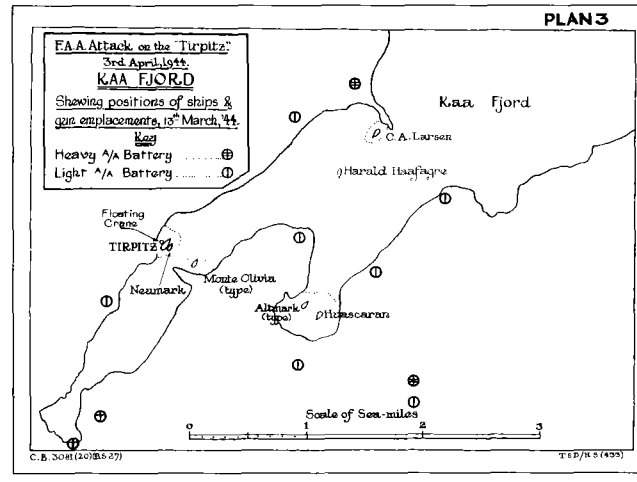
Hitler was ervan overtuigd dat de geallieerden een invasie van Noorwegen aan het voorbereiden waren. Raeder wees hem op de onjuistheid ervan. Zijn redenering werd niet geaccepteerd. Van geallieerde zijde was men tevreden met deze situatie, daar het de zware Duitse schepen ver buiten het werkelijke krijgstoneel hield. Ook de slagkruiser *Scharnhorst* en de *Prinz Eugen* en een aantal lichte kruisers werden naar noord Noorwegen gezonden. Dat de winter naderde was geen reden om alle schepen naar Duitsland terug te laten keren. Dit veroorzaakte grote spanningen bij Raeder, die telkens weer geconfronteerd werd met ingrepen van hogerhand. De *Scharnhorst* en de *Prinz Eugen* gingen uiteindelijk in januari naar de Oostzee, gevolgd door de *Hipper*. Raeder trad op 30 januari 1943 af als bevelhebber van de Kriegsmarine en werd opgevolgd door Dönitz.[22]

Hitlers opvatting over het nut van slagschepen, slagkruisers en zware kruisers was vernietigend voor Raeder. Hitler stelde voor de schepen te slopen wegens gebleken onbruikbaarheid en het geschut in bunkers langs de kust in te bouwen. Zo konden langs de duizenden kilometers lange kust, dertien batterijen met zwaar geschut worden geplaatst. Een schip, wierp Raeder tegen, kan zich verplaatsen, vaste geschutsopstellingen niet. De hele operatie levert in feite weinig op, kost veel tijd en energie. De geallieerden ontvingen zo een geweldige bonus. Tot Hitlers verbazing werd zijn mening niet gedeeld door Dönitz, die dacht hij, als bevelhebber van de onderzeeboten, hiervoor wel gevoelig zou zijn.[23]

Op 11 februari 1943 vertrok de *Tirpitz* vanuit Trondheim naar de Altenfjord, waarbij zich de *Scharnhorst* en de *Lützow* spoedig voegden. Dönitz had gewonnen, de schepen zouden niet worden gesloopt. Van 6 tot 9 september vond Operatie Zitronella (ook wel Sizilien genoemd) plaats. De *Tirpitz*, de *Scharnhorst* en negen torpedojagers, waarop zich een batallion infanterie had ingescheept, voeren uit naar Spitsbergen. Hier werden geallieerde installaties, kolenvoorraden en Barentsburg aangevallen en vernietigd. Het was de eerste en de laatste keer dat de *Tirpitz* de hoofdbewapening in actie zou afvuren. De Home Fleet liep voor korte tijd uit, maar de gehele operatie (van Duitse zijde) duurde zo kort, dat de Britse schepen de havens weer opzochten.[24]

De inactiviteit van de *Tirpitz* legde toch een

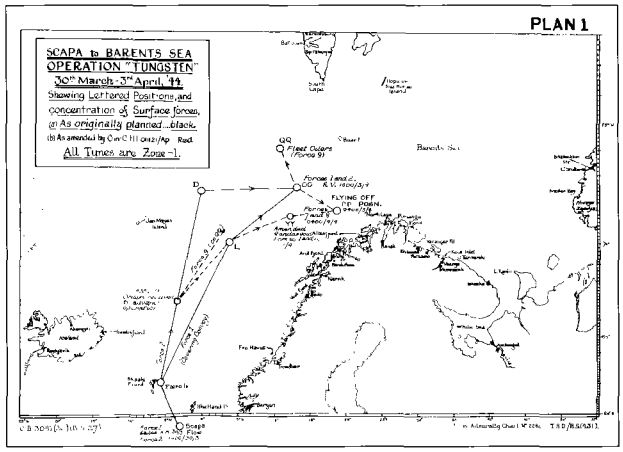
grote druk op de Britse Home Fleet. Steeds moest er rekening mee gehouden worden dat de *Tirpitz* naar buiten zou komen als er konvooien van en naar Moermansk en Archangel werden gestuurd. Om die reden werden de konvooien in 1943 beperkt tot de donkere wintermaanden (konvooien JW.52, JW.53). Er werd van Britse zijde onderzocht hoe de *Tirpitz* uitgeschakeld zou kunnen worden, of in ieder geval de constante dreiging weggenomen. Een succesvol nieuw ontwerp, de viermansdwergonderzeeboot, X-craft, bood een mogelijkheid. Nauwkeurige verkenningen vanuit de lucht werden in augustus vanuit Rusland gemaakt. Hierdoor werden drie Spitfire[25] fotoverkenners overgebracht naar Moermansk. De foto's werden per Catalina[26] naar Engeland terug gevlogen. Zes onderzeeboten werden aangewezen om evenzovele X-craft (X.5 - 10) naar de Altenfjord te slepen (Operatie Source). Na voldoende geoefend te zijn verlieten de schepen in de nacht van 11/12 september hun Schotse basis Loch Cairbawn. De X.5, X.6 en X.7 kregen de *Tirpitz* als doel. De X.9 en X.10 de *Scharnhorst* en de X.8 de *Lützow*. De beide laatste schepen konden echter niet gelocaliseerd worden bij een laatste luchtverkenning. Om deze reden kregen alle X-craft de opdracht de *Tirpitz* aan te vallen. Uiteindelijk wisten de X.6 en de X.7 door te dringen tot de *Tirpitz* en hun explosieven los te laten en/of te plaatsen. De explosies veroorzaakten grote schade aan de drie turbines van het schip. De schade was zo groot dat deze pas in april 1944 gerepareerd zou kunnen zijn.[27] De aanval met de dwergonderzeeboten veranderde de situatie ingrijpend. De terugkeer van de *Lützow* naar de Oostzee eind september droeg daar ook aan bij. In november voeren de eerste Britse konvooien weer naar Rusland. De Duitse marine bereidde een nieuwe aanval voor op deze konvooien. Het waren de konvooien die op 20 december uit Schotland en op 23 december uit Rusland (Kola) vertrokken (konvooien JW.55B - 19 schepen, RA.55A - 22 schepen), die de Duitse aandacht trokken. De *Scharnhorst* kwam op Eerste Kerstdag naar buiten, vergezeld van vijf torpedojagers. Het konvooi JW.55B werd door een Duitse onderzeeboot waargenomen. De Britse admiraliteit had hierop geanticipeerd en het slagschip *Duke of York*, vier kruisers en vier torpedojagers gingen op zoek naar de *Scharnhorst*. Deze brachten zij in de vroege ochtend van 26 december tot zinken in de Barentszee. De doorslaggevende factor in deze overwinning was de *Duke of York*, of zoals het door de Britse Admiraliteit werd verwoord: "The principal factor in the battle, she fought the *Scharnhorst* at night, and she won".[28] In het voorjaar van 1944 bereikte de Britse Admiraliteit informatie dat de *Tirpitz* vrijwel was hersteld. Dit was reden genoeg om te trachten het schip weer buiten gevecht te stellen. Besloten werd het konvooi JW.58 te vergezellen van een aanzienlijke strijdmacht waaronder twee vliegkampschepen, de *Victorious* en de *Furious*, en vier escorte-vliegkampschepen met in totaal 157 vliegtuigen (bommenwerpers en jachtvliegtuigen, te weten Barracudas, Corsairs, Seafires, Wildcats, Hellcats en Swordfish)[29]: Ope-



ratie Tungsten. Net als bij de inzet van de dwerg-onderzeeboten werd gebruik gemaakt van foto-verkenners, die vlogen vanaf een basis nabij Murmansk. De aanval op de *Tirpitz* werd, in een zijfjord van de Altenfjord (de Kaa-fjord), kundig uitgevoerd. Aanzienlijke schade werd aan de vuurleiding van de *Tirpitz* toegebracht. In totaal 14 bevestigde voltreffers (vier 1600 en tien 500 pounders). De voortstuwing van het schip leed geen schade. De Britse verliezen bedroegen vier vliegtuigen. De zware 1600 pounders werden door de te enthousiaste vliegers te laag afgeworpen om een maximale penetratie in de pantsering van het schip te veroorzaken. De Duitse verliezen bedroegen aan manschappen 438, waarvan 122 gesneuveld. De *Tirpitz* werd voor drie maanden buiten gevecht gesteld.
(Zie Plan 1)

Op 24 april herhaalde de Royal Navy de luchtaanval met dezelfde schepen. Door slechte weersomstandigheden werd de aanval afgebroken. Dichte mist verhinderde de luchtaanvallen op 15 mei en slecht weer op 28 mei. Op 17 juli (Operatie Mascot) en 22 augustus (tweemaal) (Operatie Goodwood I, II) werd de *Tirpitz* vanuit de lucht aangevallen. Hieraan namen ook Nederlandse marinejachtvliegers deel. Zij behoorden tot het 1840 Squadron van de Britse Fleet Air Arm (FAA). Geen voltreffers werden geplaatst en aan Britse zijde gingen in totaal vijf vliegtuigen verloren. Op 24 augustus werden de aanvallen herhaald (Operatie Goodwood III), twee treffers werden geplaatst, zes vliegtuigen gingen verloren. De aanval op 29 augustus (Operatie Goodwood IV) leverde ook geen voltreffers op en twee vliegtuigen gingen verloren. Het was nu duidelijk dat de vliegtuigen van de Fleet Air Arm niet in staat waren de *Tirpitz* volledig te neutraliseren in de Altenfjord. De Kriegsmarine van haar kant zag nu in dat de kansen zeer gering waren om de *Tirpitz* nog in te zetten, maar men begreep wel dat de aanwezigheid in noordelijke wateren een groot aantal vijandelijke strijdkrachten kon binden. Het terugbrengen van de *Tirpitz* naar een Duitse haven zou de kans op verlies verhogen[30]. De aanwezigheid van de *Tirpitz*, met vijf torpedojagers, in de Altenfjord was voor de Britse Admiraliteit nog steeds een bedreiging. Dit gevaar werd versterkt door de aanwezigheid van 32 Duitse onderzeeboten in noord Noorwegen. De Joint Planning Staff in Londen stelde voor aanvallen op de *Tirpitz* door de RAF te laten uitvoeren. De vliegtuigen, 28 Lancasters[31], zouden opstijgen van Schotse vliegvelden, de aanval uitvoeren en daarna doorvliegen naar Russische vliegvelden. De eerste poging, met een 12 000 pounder, leverde één voltreffer op (Operatie Paravane). Er gingen geen vliegtuigen verloren tijdens de actie, maar wel zes vliegtuigen tijdens de landing op de zeer primitieve Russische vliegvelden. De schade aan de *Tirpitz* was zodanig, dat deze niet gerepareerd kon worden met middelen aanwezig in de Altenfjord. De *Tirpitz* werd overgevaren naar Tromsø, om daar te dienen als drijvende batterij. Op 29 oktober werd de aanval met 38 Lancasters herhaald (Operatie Obviate). Er wer-

PLAN 1



den geen treffers op de *Tirpitz*, die nu in Tromsø lag, geplaatst. Wel ging een vliegtuig verloren. Op 12 november 1944 werd de aanval herhaald met 32 Lancasters (Operatie Catechism). Vermoedelijk werden drie voltreffers geplaatst en twee bijna raak. Hoe het ook zij, het was voldoende en de *Tirpitz* sloeg om na eerst nog ontploft te zijn. Van de bemanning kwamen er 1204 om het leven in het omgeslagen schip, 58 man wisten te ontsnappen door gaten die gemaakt waren in de bodem.

De bedreiging die uitging van het schip voor de geallieerde oorlogvoering, bestond niet meer. In de jaren 1948-57 werd het wrak van de *Tirpitz* in Tromsø opgeruimd.[32]

NOTEN

1. Dit artikel is met kleine wijzigingen eerder verschenen in: J.G. Boon von Ochssée, *Van Tirpitz tot Kamikazes. Het verslag van een Nederlandse marinejachtvlieger bij 1840 Naval Air Squadron Fleet Air Arm 1944-1945.* Onder redactie van R.E. de Wit en S.J. de Groot (Amsterdam 1999).
2. E. Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, I (München, 1966) 90-93. E. Gröner, D. Jung, M. Maass, *Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-45 und ihr Verbleib* (München, 1972) 14, 15, 100.
3. W.Treue, E. Möller, W. Rahn, *Deutsche Marinerüstung 1919-1942. Die Gefahren der Tirpitz-Tradition* (Herford, Bonn, 1992); M. Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945*, I, 1935-1941 (Frankfurt am Main, 1970) 1-19.
4. Salewski, *Seekriegsleitung*, I, 20-65: Idem, III: *Denkschriften und Lagebetrachtungen 1938-1944* (Frankfurt am Main, 1973) 27-63
5. Salewski, *Seekriegsleitung*, III, 35-45; E.Raeder, *My Life* (Annapolis, 1960) 272-275, 279,280,283. Het Z-plan is in wezen gebaseerd op Raeders studie naar de resultaten van de inzet van kruisers in de Eerste Wereldoorlog om de Britse handelsbelangen aan te tasten, te weten: E.Raeder, *Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern.* I, *Das Kreuzergeschwader* (Berlin, 1922); Idem, II: *Die Tätigkeit der kleinen Kreuzer "Emden", Konigsberg und Karlsruhe* (Berlin, 1923); E. von Mantey, Idem III, *Die deutschen Hilfskreuzer* (Berlin, 1937). Delen van *Der Krieg zur See 1914-1918.* Voorts K. Dönitz, *Memoirs. Ten Years and Twenty Days* (London, 1959) 37-38,41,45,48. Dönitz deelde deze opvatting van Raeder niet, reden dat hij een andere nota schreef in september 1939: "Gedanken über den Aufbau der U-Bootswaffe" in Salewski, *Seekriegsleitung*, III, 64-69. Hier wees hij op de kracht van een onderzeebootwapen. Voor succes zou Duitsland over minimaal 300 onderzeeboten moeten beschikken; W. Hubatsch, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848-1945* (Frankfurt am Main, 1958) 199-212
6. Arado 196, 169 knopen, bemanning 2, twee 20 mm kanonnen, 3 lichte machinegeweren.
7. Gröner et al, *Die Schiffe*, 14,15; G. Wagner, *Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler 1939-1945* (München, 1972) 58.
8. A. Bredt, *Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten*, jaar 34 1940 (München, 1940) 24,25,226
9. Wagner, *Lagevorträge*, 122, 129.
10. Wagner, *Lagevorträge*, 185.
11. Salewski, *Seekriegsleitung*, I, 375 - 398.
12. Wagner, *Lagevorträge*, 240-252; B.B. Schofield, *The loss of the Bismarck* (London, 1972); P. Kemp, *Escape of the Scharnhorst and Gneisenau* (London, 1975); S.W. Roskill, *The War at Sea*, I (London, 1961) 389-418; F. McMurtrie, *The Cruise of the Bismarck* (London, 1942); T. Robertson, *Channel Dash* (London, 1958); Raeder, *Life*, 344-367.
13. Salewski, *Seekriegsleitung*, I, 423.
14. Wagner, *Lagevorträge*, 305, 319; Salewski, *Seekriegsleitung*, I , 461-463.
15. Wagner, *Lagevorträge*, 335.
16. Roskill, *War at Sea 1939-1945*, II, *The period of balance*, (London, 1962), 117-119; Salewski, *Seekriegsleitung*, I, 389.
17. Fairey Albacore, torpedobommenwerper en verkenner, snelheid 155 knopen (max), vliegbereik 650 mijl met 1500 lb of één 45 cm torpedo, bemanning 2-3, bewapening een licht machinegeweer (0.303).
18. Viermotorige bommenwerpers, de Handley-Page Halifax had een snelheid van 270 knopen, een vliegbereik van 3000 mijl, een bommenlast van 33 ton, bemanning 7, bewapening 9 lichte machinegeweren (0.303); Short Stirling had een snelheid van 280 knopen, een vliegbereik van 3000 mijl, een bommenlast van 40 ton, bemanning 7, bewapening 8 lichte machinegeweren (0.303).
19. Gröner et al., *Die Schiffe*, 14, 15, 102; M. Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945*, II, 1942-1945 (München, 1975) 21-52.

[20] Roskill, *War at Sea*, II, 133-145; Wagner, *Lagevorträge*, 363-364, 400-402.
[21] Wagner, *Lagevorträge*, 426 - 427.
[22] Raeder, *Life*, 368 - 383; Salewski, *Seekriegsleitung*, II, 202 - 224; Dönitz, *Memoirs*, 299 - 314.
[23] Wagner, *Lagevorträge*, 453 - 464.
[24] S.W. Roskill, *The War at Sea 1939-1945* III (1), *The Offensive*, (London, 1972), 63; Wagner, *Lagevorträge*, 548 - 549.
[25] Vickers Supermarine Spitfire, eenpersoons jachtvliegtuig, snelheid 360 knopen, twee 20 mm boordkanonnen en vier machinegeweren.
[26] Consolidated Catalina (PBY-5), tweemotorige verkenningsvliegboot, snelheid 175 knopen (max), gemiddeld 126 knopen, vier machinegeweren, bemanning 6.
[27] Roskill, *War at Sea*, III (1), 63 - 69; A. Mars, *British submarines at war, 1939-1945* (London, 1980); G. Frere-Cook, *Attack on the Tirpitz*, (London, 1973); Wagner, *Lagevorträge*, 552.
[28] Roskill, *War at Sea*, III (1), 76 - 89; Wagner, *Lagevorträge*, 565 - 569.
[29] Fairey Barracuda, torpedobommenwerper, verkenner, snelheid 210 knopen (max), kruissnelheid 150 knopen, vliegbereik 535-730 mijl, bommenlast 1500 lb of één 45 cm topedo, bemanning 2-3, twee lichte machinegeweren (0.303); Change-Vought Corsair, eenpersoons jachtbommenwerper, snelheid 352 knopen (max), vliegbereik met extra tanks 1350 mijl, bewapening 6 zware machinegeweren (0.50), bommenlast 1000 lb; Vickers Supermarine Seafire, eenpersoons jachtvliegtuig, snelheid 307 knopen, vliegbereik met extra tanks 630 mijl, bewapening twee 20 mm kanonnen en vier lichte machinegeweren (0.303); Grumman Wildcat, eenpersoons jachtvliegtuig , snelheid 283 knopen, vliegbereik met extra tanks 1138 mijl, bewapening vier zware machinegeweren (0.50); Grumman Hellcat, eenpersoons jachtbommenwerper, snelheid 325 knopen (max), vliegbereik met extra tanks 1380 mijl, bewapening 6 zware machinegeweren (0.50), bommenlast 500 lb; Fairey Swordfish, torpedo vliegtuig, verkenner, snelheid 120 knopen, bemanning 2, bewapening 2 lichte machinegeweren (0.303).
[30] Roskill, *War at Sea*, III (1), 273 - 282; Anon., *Naval aircraft attack on the Tirpitz (Operation "Tungsten")* 3rd April, 1944, Battle Summary No 27, C.B. 3081 (20) (London, 1944/45); Wagner, *Lagevorträge*, 581 - 584; Salewski, *Seekriegsleitung*, II, 480; S.W. Roskill, *War at Sea*, III (2) *The Offensive* (London, 1961) 155, 156.
[31] Avro Lancaster, viermotorige zware bommenwerper, snelheid 275 knopen, bommenlast 49,5 ton (max), bemanning 7, bewapening 10 lichte machinegeweren (0,303).
[32] Roskill, *War at Sea*, III (2) 161,162, 168-171; Salewski, *Seekriegsleitung*, II, 480,481; Gröner et al., *Die Schiffe*, 14, 15; Dönitz, *Memoirs*, 386-387.

Hans Sonnemans

INTERNET RUBRIEK MARS ET HISTORIA

Stukje (militaire) geschiedenis internet

Al enkele afleveringen "recenseer" ik enkele sites op het internet die interessant kunnen zijn voor leden van onze vereniging. Als ik zelf even teruglees valt het me op dat al mijn bijdragen gaan over sites van (militaire) musea. Tja, het bloed kruipt waar het niet gaan kan.
Het internet is meer. Bijna iedereen kent het inmiddels of heeft er inmiddels wel het een en ander van gehoord. Verwacht van mij nu geen uiteenzetting van wat en hoe internet werkt en allerlei technische verhandelingen. De ontstaangsgeschiedenis van dat internet is echter minder bekend. En het is nog wel een stukje moderne militaire geschiedenis!
Het internet is geboren in het tijdperk van de Koude Oorlog (jaren '60). Militaire computers werden destijds serieel aan elkaar "geknoopt". Dit was niet de meest veilige manier van informatie-uitwisseling. Vooral omdat toen een nucleaire oorlog met het toenmalige Sovjetblok niet uitgesloten werd. Daarom werden een aantal Californische universiteiten benaderd om een systeem op te zetten dat gebaseerd was op decentralisatie. Zo kon een eventueel nucleair conflict geen invloed uitoefenen op militaire informatie-uitwisseling. Het systeem

moest in staat zijn om informatie om te leiden. Het begrip "dynamic rerouting" werd geïntroduceerd: wanneer een netwerkverbinding verbroken wordt, kan het verkeer automatisch omgeleid worden via andere verbindingen. Hiertoe wordt het netwerkverkeer opgesplitst in kleine pakketten die geen vaste route volgen, maar zich naargelang de situatie een alternatieve weg banen over verschillende machines en netwerken. Nadien, bij de aankomst, worden die kleine pakketjes weer samengevoegd zodat het geheel opnieuw leesbaar wordt. Al het dataverkeer wordt dus in stukjes gehakt bij het verzenden en weer aan elkaar geplakt bij het ontvangen. In 1969 werden vier computers van het militaire US ARPA (Advanced Research Projects Agency) departement op die manier met elkaar verbonden, om een dergelijke gemakkelijke en veilige informatie-uitwisseling te verkrijgen. ARPANet was dus geboren.

Na een aantal jaren werd het netwerk een groot succes. In 1972 waren al 37 servers aangesloten op dat netwerk. Het project werd uitgebreid naar wetenschappelijke en universitaire instellingen. Het ARPANet was op die manier de basis van het huidige internet. De VS waren enthousiast over het project en stimuleerden de aansluiting van academici uit de hele wereld. De eerste internationale verbindingen werden gelegd vanaf 1973. In 1973 begon DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency) een onderzoek naar het koppelen van pakketgeschakelde netwerken. Dit onderzoek leidde in 1974 tot de twee belangrijkste protocollen van het Internet: het Internet Protocol (IP) en het Transmission Control Protocol (TCP).

In 1980 verloor de Amerikaanse regering het vertrouwen in de veiligheid van het ARPANet. Tevens wilde men de voorsprong op computergebied niet kwijtraken. Daarom werd het National Science Foundation Network (NFSNet) opgericht. NFSNet verbindt een aantal supercomputercentra in de Verenigde Staten met elkaar. Elk knooppunt fungeert als het centrale knooppunt voor andere netwerken. Daarnaast begonnen ook andere organisaties hun eigen netwerk op te richten, volgens de ARPANet-filosofie. In 1982 werd het TCP/IP-protocol, de taal de verschillende machines over de ganse wereld toelaat met elkaar te communiceren, vrijgegeven. Internet werd de officiële benaming van het netwerk dat bestaat uit allerlei aparte netwerken die gebruik maken van het TCP/IP-protocol. In 1990 werd het oorspronkelijke ARPANET opgeheven. De taken hiervoor werden door NFSNet overgenomen.

Vanaf die tijd verloor het internet zijn militaire waarde en ontwikkelde zich in het begin van de jaren 90 tot een groot netwerk voor wetenschappers en informaticadeskundigen. Volgens kenners begint het net pas de laatste 2 tot 3 jaar min of meer volwassen te worden.

In Nederland is de computerdichtheid erg hoog. Het medium internet wordt hier steeds meer een door zeer velen geraadpleegde 'bibliotheek'. Een bibliotheek die echter niet erg goed is georganiseerd en waar het aanbod van informatie van dag tot dag verandert. Er komt enorm veel bij maar er verdwijnt ook weer van alles. Verder is niet alle informatie betrouwbaar of is gedateerd, doordat bepaalde sites niet meer worden bijgewerkt.

In die grote brei informatie vind je je weg via zoekmachines. In zo'n "machine", geen echte hoor maar gewoon een stuk software die te vinden is op het internet, type je een gezocht onderwerp in en daarna komt er van alles naar boven! Vervelend is alleen dat die zoekmachines allemaal op een eigen manier zoeken en de resultaten behoorlijk kunnen verschillen en ook niet altijd bruikbaar zijn.

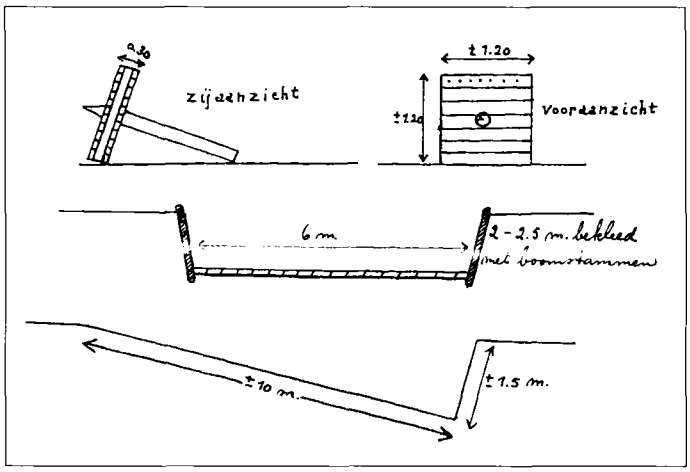
mr. C.J.M. Kramers

MAJOOR SAS

Majoor G.J. Sas is tot in mei 1940 onze militaire attaché in Berlijn geweest. Hij zond herhaaldelijk berichten naar Den Haag om te waarschuwen voor Duitse plannen om ons land binnen te vallen, maar hij werd slechts ten dele geloofd. De meeste ministers en oud-minister Colijn vonden dat hij overspannen was. Minister van Defensie Dijxhoorn gaf wel gehoor aan de verontrustende berichten uit Berlijn, maar niet in die mate dat op 10 mei alle daarvoor in aanmerking komende militaire eenheden waren gealarmeerd.
Het Nationaal Christelijk Weekblad "de Spiegel" publiceerde in het najaar van 1953, met medewerking van Sas junior, in acht afleveringen de aantekeningen (met illustraties) die majoor Sas had nagelaten bij de voorbereiding van zijn memoires. Deze memoires zijn nooit verschenen omdat in oktober 1948 Sas senior bij een vliegtuigongeluk om het leven is gekomen.

In de Spiegel betoogt Sas dat onze regering niet gewaarschuwd wilde zijn en eigenlijk liever als onschuldig slachtoffer overvallen wilde worden. Den Haag had majoor Sas al in het najaar van 1939 willen vervangen voor een minder alarmerende collega, maar onze gezant in Berlijn had zich hiertegen verzet. Wel kwamen toen in opdracht van Den Haag militairen en ook wel zakenlieden in Berlijn om te onderzoeken waar de in Duitsland bestelde wapens bleven. Tevens bezochten zij majoor Sas om te kijken hoe hij functioneerde. Voor mei 1940 is niemand erachter gekomen wie zijn geheime informant was, maar achteraf bleek dat alle doorgegeven informatie geheel juist was en afkomstig was van niemand minder dan kolonel Oster van de Abwehr; de Duitse militaire inlichtingendienst.
Toen Nederland werd binnengevallen is de hele staf van ons gezantschap in het legatiegebouw in Berlijn vastgezet. Nog in mei is de staf doorgereisd naar Zwitserland. Sas reisde vandaar via Parijs snel door naar Londen; waar hij door de Nederlandse autoriteiten bepaald niet met open armen werd ontvangen. De Nederlandse autoriteiten wilden niet erkennen dat zij zijn waarschuwingen niet naar waarde hadden geschat. Sas werd doorgestuurd naar Wales om het commando te voeren over de daar geconcentreerde Nederlandse militairen, die ook nog politiek gezuiverd moesten worden. Kort daarop vertrok hij als luitenant-kolonel naar Canada als hoofd van rekrutering en opleiding van Nederlandse vrijwilligers. Anderhalf jaar later werd hij naar Londen geroepen, waar hij twee jaar lang weinig te doen had. Het hele verslag heeft een rancuneuze ondertoon en bevat weinig positiefs over de Nederlandse gemeenschap in Londen tijdens de oorlog. Na de bevrijding werd Sas benoemd tot militair attaché in Brussel.
De Berlijnse rapportage van Sas is vernietigd. Brusselse archieven bevatten nog wel berichten van de toenmalige Belgische militair attaché in Berlijn, kolonel Goethals. Deze werd steeds door Sas op de hoogte gehouden. De Belgische autoriteiten hadden voor mei 1940 meer waardering voor de berichten van de majoor dan de toenmalige Nederlandse ministers. Ik vond in het Algemeen Rijksarchief bij "Veldleger" een verslag van Sas en wel van zijn reis naar Polen in september 1939. Voordien waren militaire attachés van kleine landen regelmatig uitgenodigd om Duitse militaire evenementen bij te wonen en installaties te bezoeken. Aan

het slot van zo'n bezoek werd dan steeds gezegd:" Jullie zien wat we allemaal kunnen, mocht er iets veranderen in de relatie van Duitsland met uw land, weet dan dat verzet geen zin heeft".
Op 16 september vertrok Sas met zijn collegae uit andere neutrale landen voor een bezoek aan Polen. Zij bezochten daar de Lomscha Mlawa stellingen van het Poolse leger ten zuiden van de grens met Oost Pruisen. In zijn rapportage beschrijft Sas mitrailleurkazematten en tankhindernissen. Deze leken op Tsjechische bunkers, die Sas eerder had gezien in het door Duitsland bezette



Illustraties bij het rapport van majoor Sas van 26 september 1939

Sudetengebied van Tsjecho-Slowakije. De Poolse bunkers waren aangelegd op de hoogste toppen van de heuvellijn nabij Mlawa. Mede door slechte camouflage waren ze duidelijk zichtbaar.
Zeer veel zorg hadden de Polen besteed aan tankhindernissen welke bestonden uit:
Twee of drie rijen spoorrails van 4 meter lang met in de openingen voor het wegverkeer Spaanse ruiters of boomstammen.
Meerdere rijen boomstammen als asperges geplaatst zoals ook door de Duitsers werd toegepast bij de vesting Koningsbergen.
Een gracht met enig water en een bodembreedte van 6 meter met steile wanden bekleed met boomstammen.
Schuin in de grond aangelegde "Erdwellen" met een zachte helling van 10 meter en rechthoekig daarop een wand van anderhalve meter hoog.
Volgens een begeleidend Duits majoor waren de bunkers van goede kwaliteit maar de schietgaten te groot (van buiten een meter en van binnen 40 centimeter breed) De railhindernissen waren voor middelzware "Kampfwagen" onoverkomelijk geweest. De "Erdwellen" waren tijdens de gevechten niet beproefd maar enige dagen na de strijd bleken deze voor "Kampfwagen" een aanzienlijke belemmering te zijn geweest.
Onze militair attaché concludeerde als volgt:" Met het oog op de omstandigheid dat binnen enkele weken (als de Duitsche troepen van het Oostelijk front naar het Westen zijn overgebracht) Nederland naar mijn oordeel ernstig gevaar loopt in het conflict te worden betrokken, meen ik met aandrang in overweging te mogen geven (zo hierin nog geen voorzieningen zijn getroffen) op accessen van het Oostelijk front van de vesting Holland onmiddellijk een aanvang te maken met de aanleg van tankversperringen, in den geest zoals hiervoren bedoeld, welke met betrekkelijk eenvoudige middelen en snel kunnen worden vervaardigd."
Ik kan mij voorstellen dat de indringende taal van de rapporteur bij zijn superieuren in Den Haag niet goed is gevallen. Als al zijn rapportage van dezelfde aard is geweest kan ik mij voorstellen dat hiermee niet steeds ernstig rekening werd gehouden. De belangrijkste waarschuwingen werden echter in codetelegrammen doorgegeven, die steeds door de gezant waren ondertekend.

Bronnen:
Algemeen Rijksarchief 2.13.18.01-1111
J.G. de Beus, De geheime Informant: Berlijn 1939-10 mei 1940
Informatie van de voormalige burger-assistent van majoor Sas
C.J.M. Kramers, Het gezantschap te Berlijn in 1939 en 1940, BZ blad 1995
de Spiegel najaar Christelijk Nationaal Weekblad 1953

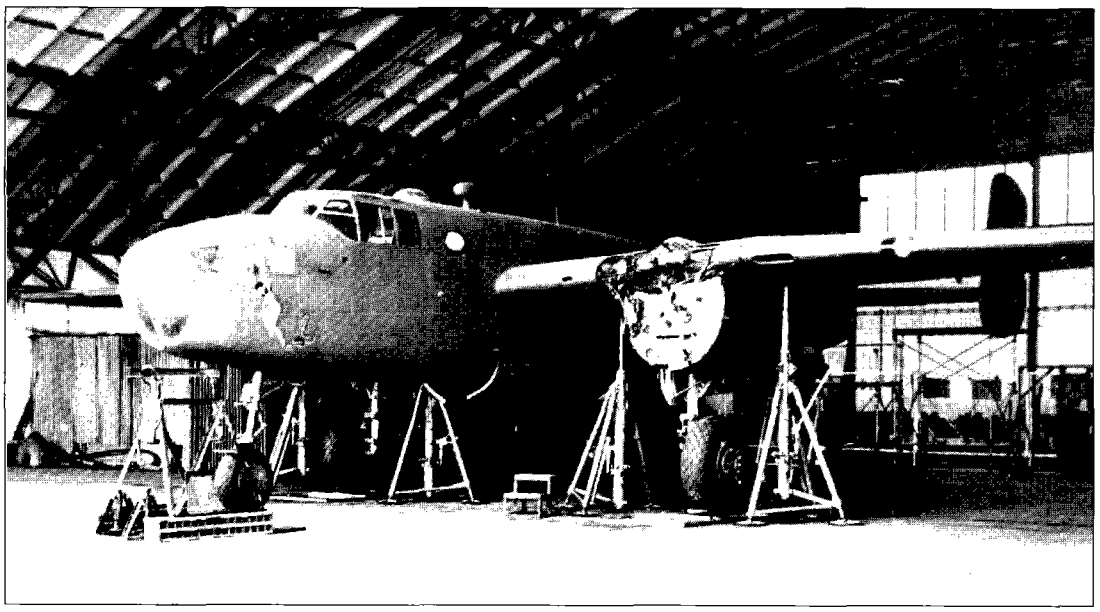
VAN DE PENNINGMEESTER

Het is u vast wel opgevallen dat het leven per 1 januari 2001 weer duurder is geworden. De BTW is verhoogd. De nieuwe (lees: hogere) WOZ-beschikking valt binnenkort in uw brievenbus. De euro komt eraan, en ook dat geeft een opwaartse druk op het prijspeil.
Slechts één feit redt uw financiële gezondheid: het lidmaatschap van Mars et Historia blijft in prijs gelijk!! Nog altijd kost een heel jaar lidmaatschap slechts *f* 55,- of *f* 70,-, afhankelijk van uw woonplaats. Wéér kunt u genieten van vier exemplaren van het blad, van excursies, film- en themadagen.
Binnenkort zult u de acceptgirokaart weer ontvangen. Zou u mij een heel groot plezier willen doen? Betaalt u dan voor 1 april a.s. de contributie. Bespaart u mij het gezeur om de guldens, het smeken om de centen, het komen om de knaken. Ik zal u er heel dankbaar om zijn.

Drs. Bas Kreuger

GELDTRANSPORT NAAR INDIË
RELAAS VAN EEN "ONFORTUINLIJKE" VLUCHT[1]

Na de capitulatie van Japan in augustus 1945 moest in Nederlands-Indië de toestand worden genormaliseerd. Eén van de onderdelen van dit normalisatieproces was de herinvoering van Nederlands-Indisch geld. Het door de Japanners ingevoerde bankpapier was waardeloos geworden en er bestond daarom dringend behoefte aan nieuwe geldmiddelen. Het Departement van Financiën van de Nederlands-Indische regering had om die reden nieuw bankpapier en muntgeld laten aanmaken in Australië. In oktober 1945 kon dit geld naar Nederlands-Indië worden vervoerd. Voor één van deze geldvluchten werd op 27 oktober een viertal *B-25 Mitchell* bommenwerpers op het vliegveld Archerfield bij Brisbane in gereedheid gebracht. Aan elk vliegtuig werd een bewaker/begeleider toegevoegd voor bewaking van de toestellen met het geld op het vliegveld, voor bewaking tijdens de vlucht en bij aankomst in Indië.



Een B-25, geparkeerd in een hangaar, ondergaat groot onderhoud. De vrachtversie van de Mitchell B-25 ontbeerde de karakteristieke zware bewapening van de bommenwerperversies, die onder andere in de neussectie en aan weerszijden van de romp waren voorzien van vaste en beweegbare mitrailleurs. (Foto: fotoarchief ML-KNIL, Sectie Luchtmachthistorie van de Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten)

Niet overdreven ervaren

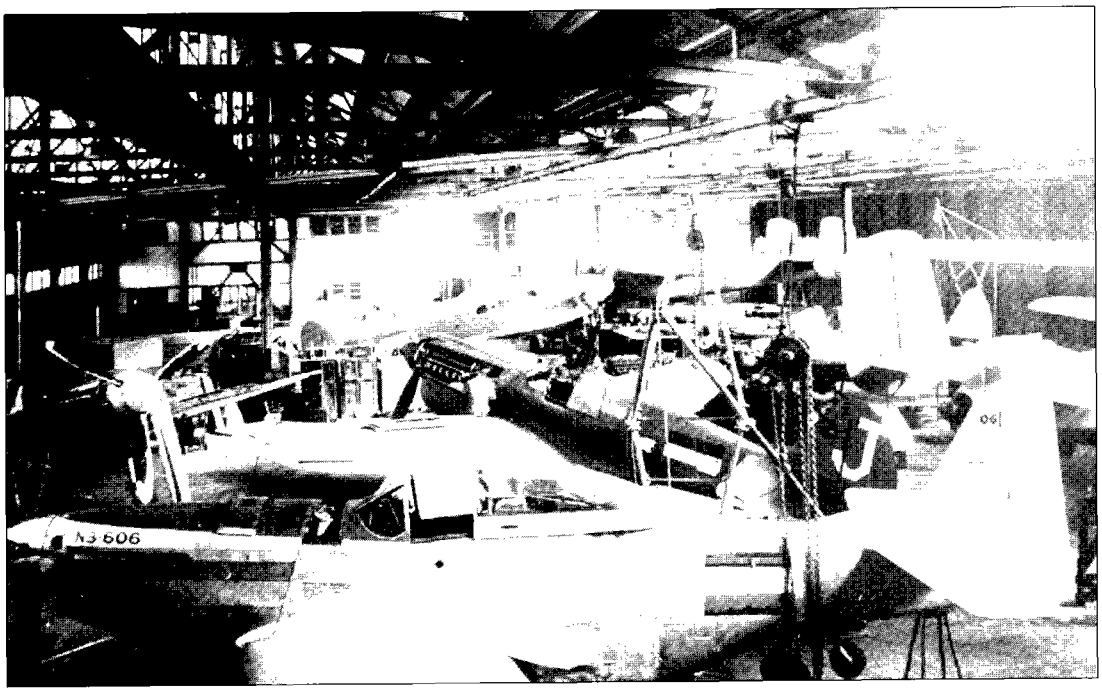
Eén van deze vier toestellen was de B-25J N5-254 van het PEP Squadron, het *Personnel en Equipment Pool Squadron* van de Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (ML-KNIL). Deze *Mitchell* was in 1944 van de productielijn gerold met het serienummer 44-30900 en was medio april 1945 aan de ML-KNIL overgedragen. Het toestel had voor de geplande vlucht als bemanning: eerste luitenant B.J. van Kregten (boordcommandant), vaandrig C. von Bornemann (tweede vlieger), sergeant-majoor Megens (telegrafist) en sergeant-majoor R.B. Baert (boordwerktuigkundige).

Commandant Van Kregten zag in het logboek dat de *N5-254* in goede conditie was, maar wel spoedig toe was aan groot onderhoud. Zijn bemanning was niet overdreven ervaren; Von Bornemann was een gekwalificeerd tweede vlieger, maar had weinig kennis van navigatie, telegrafist Megens had weinig vliegervaring evenals boordwerktuigkundige Baert.[2]

De begeleider van de *N5-254* was de tweede luitenant mr. A.H.J. Nord van de NICA, de *Netherlands Indies Civil Administration*. Nord arriveerde op zaterdagmiddag 27 oktober op Archerfield, met de begeleiders van de overige drie vliegtuigen: tweede luitenant Schwarz, sergeant Van Lier en sergeant Kaas. Allen waren ze bewapend met een M1-karabijn.

Kisten met munten en papiergeld

Luitenant Nord was aanwezig bij het inladen van de 39 kisten met geld; tien kisten centen, zeven met dubbeltjes, zeven met kwartjes en vijftien kisten met papiergeld; waarvan zes gemerkt met '*SA*', twee met '*A*', vier met '*F*', twee met '*C*' en een kist met '*D*'. De totale waarde was 900.000 gulden (prijspeil 1945). De kisten gemerkt met '*SA*' bevatten de hoogste waarde en Nord kreeg de instructie dat deze in geval van nood als laatste over-



Een opname van een PEP-hangaar van de Nederlands-Indische luchtstrijdkrachten. Het Personnel and Equipment Pool Squadron (PEP Squadron) omvatte in 1945 een organisatie die niet alleen de ondersteuning verzorgde voor twee operationele squadrons, maar ook voorzag in alle vliegtrainingen en oefeningen voor zowel jachtvliegtuigen als bommenwerpers. (Foto: fotoarchief ML-KNIL, Sectie Luchtmachthistoric van de Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten)

boord moesten worden gezet. Van Kregten stelde daarentegen dat alle kisten met metalen strips aan het bommenruim moesten worden bevestigd, om ze voor de vlucht te verankeren.
Na een wat tumultueuze nacht - Schwarz en Kaas kwamen in beschonken toestand terug uit Brisbane - vertrokken de *Mitchells* rond 08.00 uur naar Cloncurry voor een tankstop, waar ze om 12.45 uur aankwamen. Nord had wat last van luchtziekte en was blij even de benen te kunnen strekken en in de hitte een 'fris' luchtje te kunnen scheppen.
Bij het tanken besloot Van Kregten slechts de normale tanks van de B-25 te vullen en niet de extra tanks waarover het toestel ook beschikte. Dit om extra landingsgewicht te vermijden bij een vlucht die bovendien hooguit vijf uur in beslag zou nemen.

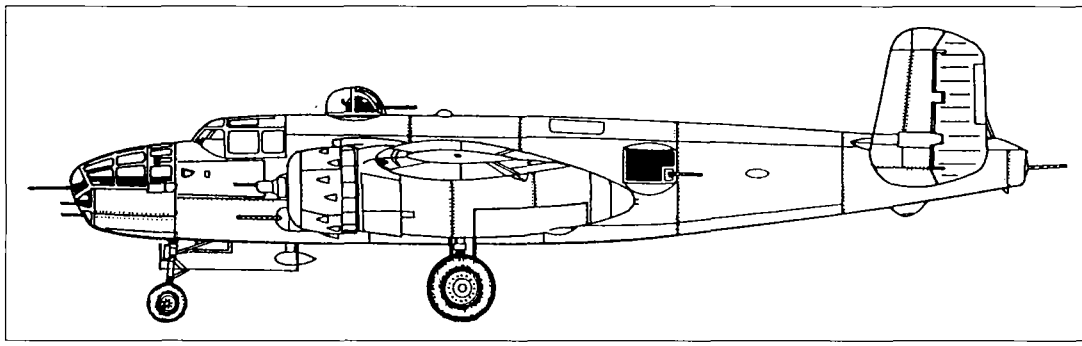
Even thee drinken...

Na het vertrek van Cloncurry om 14.00 uur kwam de B-25 al snel in een storm terecht. Commandant Van Kregten had het druk met het in bedwang houden van het toestel en liet de navigatie aan Von Bornemann over. Na het eerste stormfront kwam de *Mitchell* in een tweede terecht dat gepaard ging met een zware regenbui. De grond onder hen kwam Van Kregten niet bekend voor (hij had het traject Cloncurry-Truscott vice versa al vele malen gevlogen) en hij verzocht de telegrafist Megens om een radiopeiling. Na een lange stilte herhaalde hij het verzoek, maar Megens moest hem vertellen dat hij z'n boek met frequenties was vergeten!
Van Kregten gaf hem de frequentie van Truscott en Megens vroeg de toren om een pei-

ling. Na weer een lange stilte vroeg Van Kregten om de peiling. Megens vertelde hem dat de man die de radiopeilingen uitvoerde even thee drinken was, maar dat men hem aan het halen was. Dat duurde echter zo lang - het kamp lag zeker een half uur rijden van het vliegveld - dat er langzamerhand brandstofgebrek begon te ontstaan.
Het automatisch SOS-baken werd ingeschakeld en Van Kregten besloot eerst west te vliegen om de kust te bereiken en daarna noord richting Darwin. Ook Nord kreeg nu in de gaten dat er iets niet in orde was, maar hield zich wijselijk afzijdig van de druk overleggende bemanning.

Niet op één motor

Het vliegen op één motor om benzine te sparen lukt niet. De *Mitchell* was te zwaar beladen en begon bij het vliegen op één motor hoogte te verliezen. Opeens zag Van Kregten door een gat in het wolkendek water onder zich en eilandjes, de kust. Hij besloot het toestel te *ditchen*.[3]
Nord maakte zijn riem vast en kreeg van Baert een kussen om voor zijn gezicht te houden. Snel pakte hij nog zijn tas met portefeuille en een rol biscuitjes. Met een klap sloeg de B-25 op het water en begon direct vol te lopen. Nord herinnerde zich achteraf dat "het precies leek op een film van een zinkend schip!". Via het noodluik in de cockpit kropen ze uit het toestel en klommen op de rechtervleugel. Nord en Von Bornemann haalden de *dinghy* tevoorschijn en bliezen deze met perslucht op. Toen ook telegrafist Megens het toestel had verlaten, trok men de schoenen uit en klom in de rubberboot. Het was al nacht geworden en het regende nog steeds.
Even later schoof de *Mitchell* met de neus naar voren de diepte in, haar kostbare lading met zich meenemend. De gecrashte bemanningsleden peddelden met hun handen naar de oever van een eilandje en inventariseerden wat ze aan nooduitrusting hadden. Van Kregten bleek gewond te zijn aan zijn neus en wang.
Het ontsteken van een vuur in de kletsnatte *bush* lukte niet en terwijl de overigen probeerden wat slaap te pakken, maakten Van Kregten en Nord nader kennis. Bruce John van Kregten, geboren op 4 juli 1916 te Haarlem en in het burgerleven accountant, was vanuit zijn woonplaats Buenos Aires gemobiliseerd. Alle mannelijke Nederlanders die in het buitenland verbleven en aan bepaalde voorwaarden voldeden, moesten zich vanaf 1941 melden om hun diensplicht te vervullen. Zo ook Van Kregten. Begin 1942 arriveerde hij in het Nederlandse opkomstdepot te Stratford in Canada. Na een basisopleiding te hebben doorlopen vertrok Van Kregten in mei van dat jaar naar de vliegopleiding



Een geschetst zijaanzicht van een B-25J Mitchell. Bijna 300 B-25's hebben in verschillende versies tussen 1942 en 1950 dienst gedaan bij de Nederlandse luchtstrijdkrachten.

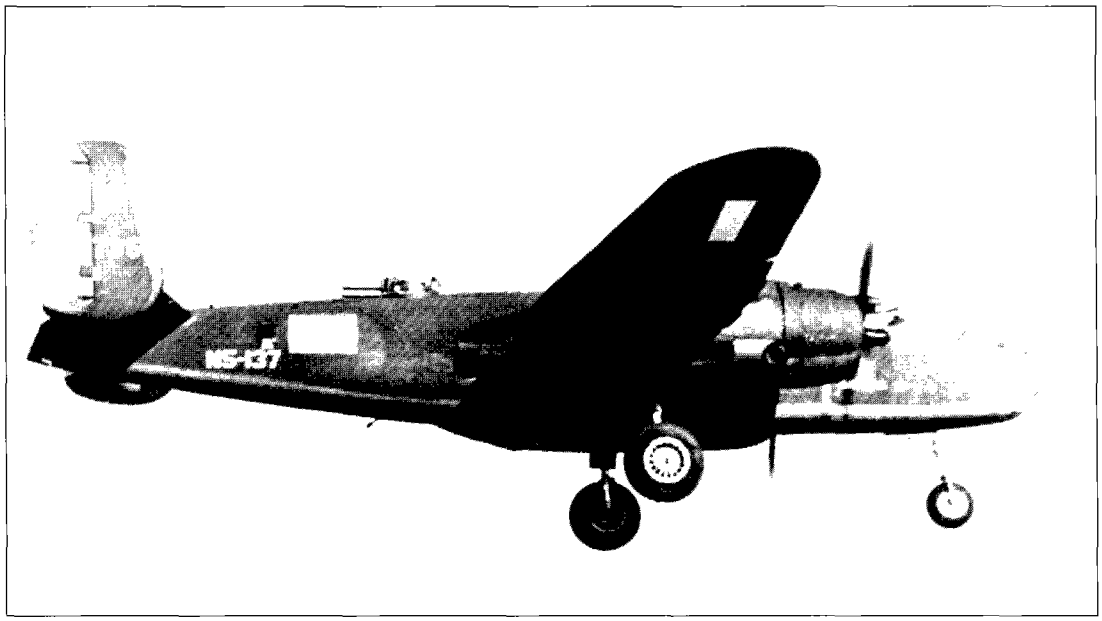
in Jackson (Mississippi). Daar verzorgde de *Royal Netherlands Military Flying School* (RNMFS) op verschillende lokaties in samenwerking met de *United States Army Air Force* (USAAF) enkele opleidingen, zoals die van vlieger, waarnemer, telegrafist en luchtschutter. Van Kregten werd in 1943 gebrevetteerd tot vlieger-waarnemer en vertrok daarop als reserve-tweede luitenant via Groot-Brittannië naar Australië. Daar werd hij werd ingedeeld bij het 18e Squadron van de ML-KNIL.

Redding vanuit de lucht

Na een onrustige nacht op het eiland werd besloten weg te peddelen en de kust op te zoeken. In de zon droogde de natte kleding snel en plotseling hoorde iemand een vliegtuig. Het seinpistool werd gereed gehouden, evenals de seinspiegel, maar het toestel passeerde te ver weg. Ook een tweede toestel kwam niet dichtbij genoeg om er een lichtkogel aan te wagen.
Misnoegd voer men verder naar een rotspartij. Daar bleef men tot in de namiddag van 29 oktober een B-24 *Liberator* de vijf mannen ontdekte. De B-24 wierp voorraden af, wat later werd herhaald door een B-25.
De volgende avond kwam een bootje hen van de rots afhalen en bracht ze naar de lokale missiepost Kunmunga waar ze werden opgevangen door het echtpaar Heggie. Kapitein Victor Pedersen van het Leger des Heils vloog Van Kregten, Megens en Nord de volgende dag met zijn *Dragon Rapide* naar Truscott, waar mr. Eich, een collega van Nord van de NICA al was gearriveerd.

Onderzoekscommissie

Een Australisch/Nederlandse onderzoekscommissie in Bundaberg hoorde alle betrokkenen. Eerste luitenant Van Kregten gaf in



Een opname van de N5-137, een B-25 die bekend stond onder bijnaam 'Aircab II' (luchttaxi 2). Ook deze bommenwerper kende een onfortuinlijk einde; het toestel werd op 4 januari 1944 bij een aanval op schepen in de haven van Tenau (Timor) door luchtafweergeschut getroffen, waarna het explodeerde en in het water stortte. Geen van de vijf bemanningsleden overleefde deze crash. (Foto: fotoarchief ML-KNIL, Sectie Luchtmachthistorie van de Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten)

zijn betoog aan dat het ongeluk een combinatie van factoren was geweest en niet direct verwijtbaar aan één persoon:
- de B-25 stond te dicht tegen groot onderhoud aan;
- het was onmogelijk de lading overboord te zetten doordat deze was vastgezet met metalen strips en er geen tang aan boord was. Zonder het extra gewicht had de B-25 op één motor kunnen vliegen;
- de bemanning was niet ervaren genoeg voor een dergelijke lange vlucht;
- onnauwkeurige kaarten van het gebied van Noord-Australië en tevens het vliegen over gebieden waar ertsen in de grond voorkomen die afwijkingen aan het kompas veroorzaken;
- de operator van het radiobaken op Truscott was op het cruciale moment afwezig om thee te drinken;
- geen accurate weerberichten. Na het eerste stormfront kwam de B-25 in een tweede terecht.

De hoorzitting werd afgesloten met de conclusie dat er een aantal verwijtbare fouten was gemaakt, maar dat met het oog op de verhoudingen met de Australiërs werd besloten het onderzoek niet verder voort te zetten, temeer daar er geen mensenlevens te betreuren waren en slechts een B-25 en de lading zilver verloren waren gegaan.
Er werd geen officiële bergingspoging ondernomen omdat de exacte locatie van het toestel niet terug was te vinden en het water ter plaatse te diep was. Uit de *Army News* van het Leger des Heils van 19 december 1945 blijkt dat er door een lokale visser vijf kisten bankpapier zijn geborgen, papiergeld waar hij niet veel aan zal hebben gehad.

Epiloog

Na deze gebeurtenissen werd Van Kregten al snel gedemobiliseerd en keerde terug naar Buenos Aires. Hij werd eerst agent voor KLM en later voor Sabena in Mexico-stad en zette voor hen luchtverbindingen met Mexico op.
Nord werd benoemd tot auditeur-militair bij de Processen van Tokio tegen Japanse oorlogsmisdadigers, waar hij voor de Nederlandse staat meerdere doodvonnissen eiste.
Het *Northern Australian Aviation Museum* vatte aan het eind van de jaren '90 plannen op de B-25 en haar lading te bergen.

Noten

[1] Dit artikel is voornamelijk gebaseerd op een tweetal interviews met de heer B.J. van Kregten en een aantal documenten welke hij schonk aan *Militaire Luchtvaart Museum* te Soesterberg. Drs. R. de Winter en drs. P.E. van Loo, beiden verbonden aan de *Sectie Luchtmachthistorie van de Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten* te Den Haag, bewerkten het artikel enigszins en voorzagen het van aanvullende informatie.

[2] Cosmus von Bornemann, geboren op 16 augustus 1925 te Bandoeng in Nederlands-Indië, trad twee dagen na zijn achttiende verjaardag in militaire dienst. Vanaf september 1943 werd hij opgeleid als luchtschutter, waarna hij een periode bij het 18e Squadron diende. Vervolgens werd hij opgeleid tot vlieger-waarnemer en werd in september 1945 gebrevetteerd.

[3] Opmerkelijk is dat diverse bronnen aangeven dat het ongeval met de *N5-254* niet op 28 oktober 1945 plaatsvond. G.J. Tornij vermeldt in zijn boek *De Nederlandse "Mitchells". De geschiedenis van de B-25-bommenwerper in Nederlandse dienst* (Amersfoort 1999) op pagina 101 dat het toestel ruim drie weken later, op 21 november 1945, tussen Truscott en Broome (West-Australië) een noodlanding op zee maakte.

BOEKBESPREKING

door C.A. Heshusius

"Uit Indonesië: de erfenis van de soevereiniteitsoverdracht"

redactie: Martin Elands

In deze bundel treft men de schriftelijke neerslag aan van een gehouden symposium in december 1999 in het Rijksmuseum te Amsterdam in samenwerking met de Sectie Militaire Geschiedenis (KL) naar aanleiding van het feit dat ook weer in Amsterdam vijftig jaar terug het charter van de soevereinitietsoverdracht aan Indonesië werd getekend. Dit feit was met recht een enorme cesuur in onze vaderlandse geschiedenis. Ook het woord "Erfenis" is goed gekozen. Want voor veel Nederlanders begon er een rouwproces te werken: er was iets onherroepelijk voorgoed verdwenen: Nederland was op slag opgehouden een grote koloniale mogendheid te zijn.
Hoe is dit rouwproces verwerkt in de halve eeuw die er sindsdien is verlopen?
Daarover ging dit symposium. Gelukkig is alles wat daar is verteld nu in druk voorhanden.
Na een boeiende inleiding van mevrouw prof.dr. Petra Groen behandelen vier auteurs van naam de bekendste brokken van die erfenis.
Allereerst dr. J.J.P. de Jong (dus niet prof.dr. Loe de Jong, de rijksgeschiedschrijver), maar Joop de Jong; die tientallen van jaren op Buitenlandse Zaken een topfunctie bekleedde in de branche die Indonesië behandelde; hij is verder schrijver van boeken over dit onderwerp en was bovendien nog dienstplichtig militair in West-Nieuw-Guinea. Op menig gebied derhalve een "insider". Hij behandelt de verhoudingen tussen ons land en Indonesië vanaf 1949 tot aan heden. Met alle fluctuaties van wel en wee. Hij doet dat op een heel objectieve wijze en alleen al vanwege zijn verhaal zou een ieder dit boekje moeten aanschaffen.
Vervolgens komt drs. M. Elands aan het woord (van Defensie en Veteraneninstituut uit Doorn) met het pakkende verhaal hoe de maatschappelijke positie van de ruim honderdduizend Indië-veteranen is geworden onder invloed van de vele publieke discussies waarbij zij een halve eeuw waren betrokken.
Dr. W. Williams (migrantengeschiedenis Universiteit Amsterdam) verhaalt de overkomst van maar liefst 300.000 (Indische) Nederlanders en ook andere groepen uit Indonesië naar Nederland. Er waren veel problemen maar deze groep paste zich "model" aan.
Aan het eind komt de freelance-journalist (o.a. uit Trouw) Joop van den Berg met het verhaal wat "Indië" heeft betekend en nog immer betekent voor onze naoorlogse literatuur. Want daar is enorm veel over geschreven.....
In deze vrij bescheiden bundel (120 pagina's) zijn wel de meest belangwekkende onderwerpen van de erfenis/rouwproces op uitstekende wijze bijeengebracht; uiteraard behoeft niet iedereen het met alles eens te zijn. De meest pijnlijke kantjes van het rouwproces zijn door de halve eeuw al weggesleten nu zowel Nederland als ook Indonesië zijn voortgewandeld op de weg van de historie.
"Uit Indonesië - de Erfenis van de soevereiniteitsoverdracht", redactie Martin Elands, paperback, met foto's, ISBN 90 1208954 9, SDU-uitgevers Den Haag, prijs f. 34,90.

BOEKBESPREKING
door C.A. Heshusius

"Revolutie in Soerabaja 17 augustus - 1 december 1945"

auteur Willy Meelhuijsen

Dit boek geeft het verslag van het meest dramatische en bloedigste drama van de de kolonisatie in Nederlands-Indië. Het beschrijft de revolutie die in de Oost-Javaanse stad Soerabaja (de tweede stad van Indië) uitbrak dadelijk nadat Japan had gecapituleerd.
Hier kwamen de eerste Britse troepen pas aan, twee en halve maand na de nederlaag van de Japanners. In het gezagsvacuüm kon de revolutie niet alleen groeien maar vormde zich ook een grote Indonesische militaire macht van revolutionaire jongeren die zich meester maakten van zeer grote hoeveelheden wapens in tal van gevechten met de naar de buiten stad terugtrekkende Japanners. Ook de politie koos de zijde van de revolutie. Er vestigde zich in de stad een krachtig Indonesisch bestuur, waarin radicale leiders veel te zeggen hadden. Er waren in de stad geen Nederlandse ex-krijgsgevangenen, wel veel ex-geïnterneerde Nederlandse civiele mannen en ook nogal wat Indische Nederlanders die niet waren geïnterneerd.
Verder kwamen in Soerabaja diverse treinen aan met Nederlandse vrouwen en kinderen uit de Japanse concentratiekampen uit Midden-Java: die zouden naar de haven van Soerabaja worden gebracht voor evacuatie. In de weken van het gezagsvacuum ontstond een anti-Nederlandse hetze: Nederlandse civiele mannen werden bij duizenden in gevangenissen opgesloten terwijl tientallen van hen door het gepeupel werden vermoord.
Toen eindelijk, na 2½ maand, een brigade Brits-Indiërs in Soerabaja landde (totaal 4000 man); begonnen prompt gevechten met revolutionaire jeugdigen. Hierbij werden ook convooien met Nederlandse vrouwen en kinderen aangevallen. Tenslotte escaleerde het geweld toen de Britse bevelhebber, generaal Mallaby, werd vermoord.
Nu werd het bij de Britten menens: begin November 1945 landde tenslotte de gehele Brits-Indische 5e divisie. Een paar dagen nadien begon "de Slag om Soerabaja". In bijna drie weken van verwoede straatgevechten dreven de Brits-Indiërs de Indonesische strijders de stad uit. Er vielen duizenden doden; de gehele burgerbevolking trok in paniek de stad uit en het centrum van de stad was geheel verwoest.
Eerst in februari 1946 kwam het KNIL en de Kon. Marine als aflossing van de Britten in de stad terug. Gevolgd in maart 1946 door de X-Brigade van de KL (bestaande uit drie bataljons oorlogsvrijwilligers).
Aangezien de hevige strijd in Soerabaja een geheel Britse militaire aangelegenheid was, is hieraan van Nederlandse militaire zijde weinig gewag gemaakt.
"Revolutie in Soerabaja 17 augustus - 1 december 1945" door Willy Meelhuijsen; 304 blz; paperback met foto's; Walburg Pers Zutphen 2000; ISBN 90.5730.133.4; prijs f 59,90.

BOEKBESPREKING

door Ronald de Graaf

Hugo Soly (red.), Karel V, 1500-1558. De keizer en zijn tijd, Antwerpen Mercatorfonds 1999/Amsterdam University Press 2000, 529 blz. ISBN 906153433X. Prijs *f* 268,00.

Kees Zandvliet (red.), Maurits, Prins van Oranje, Zwolle, Waanders Uitgevers, 2000, 506 blz. ISBN 9040094977. Prijs *f* 69,50.

A.Th. van Deursen, Maurits van Nassau, 1567-1625. De winnaar die faalde, Amsterdam, Uitgeverij Bert Bakker, 2000, 332 blz. ISBN 9035122720. Prijs *f* 39,50.

Voordat we naar Amsterdam gaan, reizen we eerst langs Gent. Dat we via een omweg van keizer Karel bij Maurits uit willen komen, is alleszins verdedigbaar. Immers, in de eerste helft van de 16de eeuw vonden juist de grote en dramatische historische ontwikkelingen plaats die uiteindelijk hebben geleid tot de Opstand tegen Spanje en Filips 'Karelszoon' II. Drie van deze directe 'links' waren het ontstaan van de wereldhandel, de vele opstanden als reactie op de moderne staatsvorming en de religieuze vernieuwingsbeweging in de Reformatie. En daarmee is de nieuwe tijd definitief ingezet en staat Karel V als vorst dichter bij een man als Maurits dan bij zijn middeleeuwse dynastieke voorgangers.
Het jaar 2000 was voor militair-historici een gedenkwaardig jaar. Het meest voor de Belgen. Werd in Gent de geboorte van Karel V op 24 februari 1500 herdacht, in Nieuwpoort werd stilgestaan bij de grote veldslag van 2 juli 1600. Bovendien is over Karel een boek verschenen, waar geen historicus meer omheen kan: 'Karel V, 1500-1558. De keizer en zijn tijd', onder redaktie van Hugo Soly, met onder andere hoofdstukken van de hand van Wim Blockmans, Peter Burke, Geoffrey Parker en Immanuel Wallerstein. Stuk voor stuk zwaargewichten en dat geldt ook voor het peperdure en magnifiek geïllustreerde boek dat bijna 4000 gram weegt. Op dit standaardwerk is slechts één echt wezenlijk historisch kritiekpunt: het is geen biografie geworden, dus we zijn soms toch nog aangewezen op de verouderde studie van K. Brandi. En één krijgshistorisch minpunt is dat er niet een systematische analyse van 's mans wijze van oorlogvoeren heeft plaatsgevonden en dat is wel een beetje een misser omdat de regering van Karel wordt gekenmerkt door één lange lijst van conflicten, revoluties, koloniale oorlogen, internationale coalitieoorlogen, godsdienstoorlogen enzovoorts. Te meer omdat een dergelijke analyse kan bijdragen tot de discussie over de latere militaire revolutie in de 17de eeuw. Vreemd ook, omdat bijvoorbeeld het opkomen van de Reformatie, terecht, wel veel aandacht kreeg...
Maar dat wil natuurlijk niet zeggen dat 'Karel V' voor de beoefenaars van de vaderlandse en/of militaire geschiedenis onbruikbaar is, integendeel. Juist omdat oorlog en vrede niet in het luchtledige hangen, maar diepgeworteld zijn in de maatschappij die ze voortbrengt, is het zaak om bij Karel te doorgronden waarom de belastingdruk telkens toenam, waarom hij zijn bureaucratisch apparaat moest/had moeten vereenvoudigen en rationaliseren en waarom hij koos voor onderdrukking van de aanhangers van Luther en Calvijn. Dat de toenmalige werkelijkheid wel moeilijk te doorgronden is, blijkt met name uit zijn onophoudelijke oorlogen tegen koning Frans I van Frankrijk en tegen de Ottomaanse aanvoerders Suleiman en Selim. Onduidelijk is in welke mate deze conflicten hem nu opgedrongen werden

en hij de enige christelijke (lees: Roomse) vorst was die het tij kon keren, of dat het hem als imperialist, net als in Amerika, ging om uitbreiding van zijn Heilige Rijk. Gevolg is wel dat zijn erflanden alleen oorlogen konden betalen als de belastingen flink omhoog gingen. Karel koos bewust voor een 'binnenlandse' politiek van steunen op de elite, op bankiers als de Fuggers of investeerders als Schoonebeke, en het plaatsen van familieleden op de tronen in Oostenrijk en de Nederlanden om zo de massa onder de duim te houden. Dat het kloot-



jesvolk dit niet altijd accepteerde, bewijzen bijvoorbeeld de Duitse boerenopstanden, of het Gelderse verzet (dat bijna 40 jaar aanhield...) of de stedelijke onlusten in Vlaanderen in de jaren '30. Allemaal ontwikkelingen die helpen om onze eigen tachtigjarige opstand te kunnen verklaren. 'Karel V' tenslotte, is ook verkrijgbaar in het Frans en het Engels. O ironie, niet in het Spaans. Voor wie wil weten hoe dit zit, wijzen we op de bijdrage in het boek van Wallerstein over 'de ontluikende kapitalistische wereldeconomie'.
Omdat Nieuwpoort niet in Nederland ligt, moesten wij bij gebrek aan battlefield onze krijgsheld maar als persoon gaan herdenken en dat is nog tot 18 maart in het hoofdstedelijke Rijksmuseum mogelijk. Echter, wie deze fraaie tentoonstelling in de Zuidvleugel misloopt, kan zich vergenoegen met de catalogus, 'Maurits, Prins van Oranje', waarvan Kees Zandvliet niet alleen de redactie voerde, maar waarin hij zelf twee artikelen schreef die vernieuwend mogen worden genoemd. Vooral 'Het hof van een dienaar met vorstelijke allure', waarvoor hij het Archief van de Nassausche Domeinraden heeft geraadpleegd - is een vondst. Zijn conclusie is dat Maurits net als zijn halfbroer Frederik Hendrik zich heeft ingespannen om zijn hofleven te verfijnen, meer dan traditioneel werd verwacht van de typische soldatengeneraal 'in het bruine pak' die hij was. Daarnaast konden de wiskunde en cartografie rekenen op zijn warme belangstelling - niets nieuws, evenmin als zijn voorliefde voor stoeterijen met paarden en stoeipartijen met nachtegalen. Zoals bekend beperkte hij zich daarbij niet tot de jonkvrouwe van Mechelen.
'Maurits, Prins van Oranje' valt uiteen in twee delen. In de eerste 150 bladzijden wordt het bovenstaande nader uitgewerkt en ook ingegaan op zijn relatie tot de beeldende kunst en de bouwkunst. Daarna wordt in ruim 250 bladzijden uitgebreid ingegaan op de tentoongestelde objecten, die bovendien bijna alle in full colour zijn afgebeeld. Hiervan maakt 'Het militaire bedrijf, martiale kunst en wetenschappen' in niet onbelangrijke mate deel uit. Leuk is de afgebeelde serie hoge officieren. Echt nieuwe zaken zijn hier niet te melden (immers die De Gheyn en die plaatjes over Nieuwpoort kennen we zo langzamerhand wel), maar dat geeft niets want het doel van de tentoonstelling was juist om De Andere Maurtis bloot te leggen en dat is prima gelukt. Nogmaals, de catalogus is een echte aanrader.
In tegenstelling tot Karel V is van Maurits wel een nieuwe en goed ontvangen biografie verschenen. A.Th. van Deursen heeft er hard aan moeten trekken om zijn boek op tijd voor de opening van de tentoonstellingsdeuren af te leveren en het is hem natuurlijk gelukt. Het grote voordeel van de tijdsdruk was dat 'Maurits van Nassau. Winnaar die faalde', lekker vlok wegleest. Stukken beter dan de grote voorganger van C.M. van der Kemp uit 1843. Het leuke is dat beide biografen dezelfde 'afwijking' hebben. Deze: zodra het Twaalfjarig Bestand in 1621 er op zit, zit ook de man zelf er op. Waar Van der Kemp drie dikke turfen nodig had voor de eerste oorlogjaren en de godsdiensttwisten, is deel Vier een niemendalletje van 400 bladzijden. Bij Van Deursen nog sterker: eerst 270 bladzijden, dan wordt Oldenbarnevelt onthoofd en worden in goed 10 bladzijden de 'Vier dorre jaren' samengeperst. Voor wie de eerdere wetenschappelijke artikelen van Van Deursen over deze materie kent, schuilt de kracht van de nieuwe biografie minder in het vernieuwende of in het uitputtende en volmaakte, maar juist meer in het handzame. En in het prachtige proza van de auteur. Echt een boek voor onze dagen over een groot militair die nadere aandacht verdiend heeft, anderzijds zal Van der Kemp voor specialisten nog gewoon onmisbaar blijven.
Over de grote oorlog tegen Spanje heeft Van Deursen enkele pregnante maar o zo mooie passages geschreven. Hij wijst op het voordeel van het offensief en het nadeel van het defensief: 'Bij de ene stad moest de muur versterkt worden, bij de andere de gracht uitgediept. In

Breda is te weinig haver en hooi, en Heusden moet nodig voorzien worden van kruit en lood. Het gerucht gaat dat de vijand het heeft voorzien op Doesburg, laat de bezetting dus met twee compagnieën versterkt worden.' Omdat de Staten-Generaal, die de laatste stem in de militaire strategie hadden, hiervoor allemaal geen geld hadden, werd de krijg onzeker gevoerd. De mooiste vorm van offensieve oorlogvoering, tegelijk de goedkoopste en vredelievendste, is ongetwijfeld een goedgelukte list, zoals die op Breda.
Een ander voorbeeld is de analyse die hij van Spinola's offensieven in 1605-6 heeft gemaakt, toen de Republiek alleen maar grenssteden leek te verliezen. Iedereen vroeg zich af waarom de held van Nieuwpoort zich zo in het nauw liet jagen. 'Maurits vermeed het risico van een veldslag zolang hij kon. De strijd moest hem worden opgedrongen. Spinola had van die terughoudendheid geen last. Dat gaf hem op Maurits een permanent voordeel, te meer omdat hij die zwakte van Maurits moest hebben onderkend, zodat hij zijn eigen tactiek daarop baseerde. Spinola speculeerde op een karaktereigenschap van zijn opponent, door aan te nemen dat die altijd op dezelfde wijze zou handelen. Dat zou Maurits nu nooit hebben gedaan...' Het zijn dit soort passages alsmede het uitgebreide hoofdstuk over de legerorganisatie die ook van dit boek het aankopen de moeite waard lonen. Voor hen verklap ik niet het antwoord van Van Deursen op de aloude vraag: was Maurits een geniale commandant of niet?

P.S. (van de redactie) In M&H nr. 3-1999 heeft Ronald de Graaf ook al boeken over Maurits besproken, waaronder ***Maurits, Prins van Oranje 1567-1625 Redder van de Republiek*** door ons lid **J.J.G. Beelaerts van Blokland**

BOEKBESPREKING
door drs. J.N. Fernhout

Brugman, P., Naar de Oost. Oorlogsvrijwilligers naar Nederlands-Indië 1945-1948. Gedenkboek veteranen van 1-8 R.I. genaamd Veluwe bataljon De Haantjes. (Voorhoeve/Kampen 2000)

In dit boek beschrijft P. Brugman zijn ervaringen oorlogsvrijwilliger (OVW'er) in het voormalig Nederlands-Indië. Hij doet dit als tegenwicht tegen 'het aanhoudende en irritante, steeds terugkerende gepraat over oorlogsmisdrijven die door ons gepleegd zouden zijn'. Verder wil hij duidelijk maken 'dat alle optreden in Indonesië van Nederlandse zijde geoorloofd was', iets dat door een deel van het Nederlandse volk niet werd begrepen. Hij hoopt waardering te wekken voor het werk van de OVW'ers. Zij gingen naar Indië met idealen en zijn blij aan de vervulling ervan gewerkt te hebben. 'De verheugde Indonesiërs in de door ons bevrijde en beschermde gebieden beloonden ons er ruimschoots voor'. Het boek is opgedragen aan 26 militairen van Brugmans bataljon en een tolk van dat bataljon die hun vaderland niet meer terug zouden zien.
Brugman behoorde tot het bataljon "I-8 R.I. genaamd Veluwe Batljon de Haantjes" dat al in

mei 1945 werd gevormd. Zijn eerste opleiding ontving het bataljon in de Jan van Schaffelaar Kazerne te Ermelo. In oktober ging het via Engeland en Malakka naar Java waar het bataljon op diverse plaatsen actief is geweest. Van deze periode doet Brugman boeiend verslag. Hij beschrijft de hete patrouilles, het improviseren om oud en kapot materieel weer aan de praat te krijgen en het constante gevaar van Indonesische sluipschutters, maar ook de vreugde als zij bedankt werden door de bevolking.
Veel Nederlanders hadden geen idee van het werk van de soldaten in Indië, daarom selecteerde de legervoorlichtingsdienst een aantal in Indië dienende militairen om lezingen te geven in het moederland. Brugman behoorde tot de gelukkigen, hij gaf in februari en maart 1947 vijftien lezingen in het moederland, die positief werden ontvangen. Daarna keerde hij terug naar Indië.
In november 1947 werd het bataljon verplaatst naar Padang op Sumatra. Hier kwam de teleurstelling dat de mannen langer moesten dienen dan hen was beloofd. 'Anderhalf jaar zou het duren', verzekerde men hen in Nederland, het zouden er drie worden. Frustrerend was ook de voortdurende schending van het bestand van Linggadjati (4 oktober 1946) door strijders van de Republiek. Toen Nederlandse militairen daartegen optraden, de 'Eerste Politionele Actie', moesten zij op last van de Veiligheidsraad van de Verenigd Naties stoppen (5 augustus 1947). Een grote teleurstelling, omdat in sommige door de Nederlanders veroverde kampongs bevrijdingsfeesten waren gevierd, een bevrijding die vele anderen nu onthouden werd (aldus kolonel Sluyter, commandant van het I-8 R.I.).
Na een totaal verblijf van anderhalf jaar te Padang keerde het bataljon terug naar Nederland, waar het in mei 1948 aankwam. 26 leden en een tolk bleven, zoals vermeld, achter, onvergeten.
Terug in Nederland ergerde Brugman zich aan de 'vooroorlogse kliek' die weer aan de macht was gekomen en weinig begrip toonde voor Indië-veteranen. De stad Kampen bood hen wel een groots welkom maar dat was een uitzondering. Brugman koos in eerste instantie voor een carrière als beroepsmilitair maar stapte na zes jaar over naar de sociale dienstverlening waar hij tenslotte een leidende functie kreeg in het maatschappelijk werk.
Het verhaal van Brugman bevat veel wat tegenwoordig niet meer gehoord wordt of niet meer gehoord mag worden. Dat er Indonesiërs waren die Nederlandse troepen dankten voor hun bevrijding is niet verzonnen, Brugman is niet de enige die ervan getuigd. Het is echter niet het hele verhaal. Grote groepen Indonesiërs wilden onafhankelijkheid. Veel van de strijders van de Republiek zagen de strijd tegen de Nederlanders als een bevrijdingsoorlog. Niet elk van hen was een plunderaar die de eigen bevolking terroriseerde. Aan Nederlandse zijde was er ook het: 'Indië verloren, rampspoed geboren'; het ging de Nederlanders niet alleen om herstel van rust en orde, economische motieven speelden wel degelijk een rol. Vast staat ook dat de Nederlanders kampongs hebben gebombardeerd omdat zij op goede gronden aan konden nemen dat ongeüniformeerde Indonesische strijders zich er schuil hielden. Bij dergelijke acties vielen doorgaans ook veel onschuldige slachtoffers. Was dat een oorlogsmisdaad? Laten wij voorzichtig zijn met ons oordeel en ons goed realiseren dat er twee verhalen zijn, één dat wel en één dat niet mag worden verteld. Brugman's verslag behoort tot de tweede groep. Wat dat betreft is het motto passend 'Wij wenden ons tot God en Jan Soldaat, als hoge nood en bittere strijd ons wacht. De nood voorbij, het land in vredesstaat, vergeten wordt de Heer en Jan Soldaat veracht'.

BOEKBESPREKING

door J. Nuis

Drs A.J. van der Peet en drs R.D.H. van Velden, Rotterdam in veelvoud. Illustere marineschepen. De Bataafsche Leeuw in samenwerking met het Instituut voor Maritieme Historie, Amsterdam 2000. 96 blz., ill., ISBN 90 6707 531 0, *f* 29,-.

De Koninklijke Marine kent het gebruik om, indien er naamsvoorgangers zijn, het nieuwe schip te voorzien van een koperen plaat, waarop die voorgaande schepen en hun prestaties vermeld zijn. Hoewel er al achttien marineschepen 'Rotterdam' bekend waren, is toch nog nader onderzoek verricht en zijn er nog zeven naamsvoorgangers bij gevonden. Ook is bijzonder veel bekend geworden over de verscheidenheid aan schepen, lopend van de vroegste 'Rotterdam', een in 1639 in dienst gesteld roeijacht van ca 30 meter lengte en met 10 stuks geschut uitgerust, tot het in 1998 gebouwde 166 meter lange amfibisch transportschip, bewapend met mitrailleurs en geleide wapens. De koperen plaat op de huidige Hr. Ms. Rotterdam kan uiteraard slechts een klein deel van alle gegevens vermelden. Daarom zijn de in het onderzoek gevonden wederwaardigheden van alle vijfentwintig schepen vastgelegd in een publicatie, waardoor bovendien geïnteresseerden in maritieme historie, die de Rotterdam niet kunnen bezoeken, toch met de schepen en hun prestaties kunnen kennismaken. Interessant en sterk punt van Rotterdam in veelvoud is de historische context, waarin de schepen steeds weer geplaatst zijn. Zo wordt beschreven hoe het hiervoor vermelde roeijacht onder Tromp in de laatste periode van de Opstand tegen Spanje optrad. Of het nu om de slag in de Sont of om elk van de Engelse Oorlogen gaat, steeds was een Rotterdam betrokken, zoals als brander bij de tocht naar Chatham. Een Rotterdam, voorloper daarmee van het huidige Landing Platform Dock, leverde een aandeel in de tijdens de Spaanse Successieoorlog in het begin van de 18e eeuw bij Barcelona uitgevoerde amfibische landingen en vervoerde een jaar later zelfs al Engelse troepen.
Het voert te ver hier alle beschreven acties vanaf de eerste helft van de 17e eeuw tot de operatie Allied Harbour bij de Balkan stuk voor stuk te memoreren. Hoewel het per keer schijnbaar slechts over één schip gaat, wordt door de opzet van dit prettig geschreven en mooi geïllustreerde boek, het beschrijven van de historische context, de maritieme geschiedenis van ruim 350 jaar helder weergegeven. En dat alles in een handzaam en niet-prijzig boek.

Aanbevolen!

H.J.E. van der Kop

KOK SCHEP OP (laatste deel)

Royal Navy, 1953-1954
Het was wel weer even wennen aan de Britse kombuiscultuur, zeker voor hen die niet in de oorlog bij de Britten hadden gezeten. Toch mag gezegd worden dat bij de Fleet Air Arm en aan boord van de Britse 'carriers' , zeker in de 'wardrooms' goed gesmikkeld werd! Dat gold bovenal voor het ontbijt, dat een grote variatie kende. Dat was niet de reden van doodse stilte in de eetzaal. Neen, die kwam, omdat men met grote ernst intussen de krant aan het lezen was.

Nieuw Guinea 1955 – 1956
Bij aankomst stonden de maten je op te wachten met een bord 'Nog maar 18 maanden arme sodemieter!' Dan werd je snel gewaar dat je ongeveer terug ging naar 'af'. Het vlees kwam grotendeels met een vrachtboot aan en was diepgevroren. De kippen waren heuse 'ajams', zoals we die op Java hebben gekend, maar leken nog magerder. Varkensvlees was ook diep-gevroren, tenzij zo'n beest in een kogel was gelopen.
Groentes waren er in blik in diverse soorten, maar verse groentes waren er niet veel, wat meer in Hollandia door het diepere achterland. In Biak werden groentes ingevlogen met een Catalina die wekelijks naar Manokwari vloog om daar van de heer Starink, eerder planter op Java, het groen te betrekken. Neen, geen mooie soorten kool, maar een mengeling van wat hij op de weerbarstige (rode) aarde nabij Ransiki had kunnen kweken. Op de ochtend van de groentenvlucht werden deze bijeengebracht en per vrachtauto naar het vliegveld gebracht en daar meteen ingeladen. Intussen scheen de zon onbarmhartig en deed de oogst snel verleppen. De tijd van ophalen moest dan ook nauwkeurig worden gekozen, wilde de Marine in Biak nog wat vers op tafel krijgen. Behalve groente gingen ook pisangs mee. Soms zat er tussen de bananen een spin, die de bemanning van de Catalina deed gruwen. Hoe dan ook, de kombuis in Biak wist er met wat er was, heel wat van te maken. Het eten was heus niet slecht! En dat gold eigenlijk voor alle posten, ja ook als men met een Catalina een tocht van meerdere dagen maakte, zij het dat er dan wel heel wat lege blikken overboord gingen. En als Manokwari tegen lunchtijd werd aangedaan, was de gado-gado van Tante Mek(kering) en wat zij meer te bieden had, een ware tractatie!

Londen, 1962-1964
Van een (adjunct)attaché wordt verwacht dat hij "entertaint". Dat doet men vaak thuis of in een club of restaurant. Thuis werd direct ene kookster Mrs. Hobbs ingehuurd, die dan met al haar tassen en karbiezen bezit nam van de keuken. Pilav van fazant en haar 'trifle' waren haar specialiteit. Die werden eerst zeer geprezen. Niet zo zeer meer erna. Want in die baan wordt men veel te eten gevraagd. In tien dagen erna werd haar pilav van fazant drie keer bij collega-attachés voorgezet!
Veel aardiger is dan zelf te koken! Een menu met haring en gerookte paling, Hollandse groentesoep, mooie hutspot met malse biefstuk of lamsbout en een Haagse hazelnotentaart van Kelder misstaat een diner in smoking niet!

Vluchtrantsoenen
Die waren in Nieuw Guinea en eerder in het voormalige Ned. Indië in handen van een bemanningslid, dat vaak een goede kok is geworden. Zoals al eerder vermeld gaven kippen daartoe soms hun leven in het staartcompartiment van een Catalina.
Met de Neptune werden vaak lange vluch-

ten gemaakt, zodat er wat warms aan boord moest worden gegeten. Een speciale rantsoenkist werd dan bij de bottelier en kombuis met al het nodige gevuld en daarover ontfermde zich de tweede mecano of konstabel.
Blijft in herinnering dat er biefstuk zou worden geserveerd met aardappeltjes en wortels en doperwten. De vliegtuigcommandant had tevoren aangegeven wanneer zou worden gegeten. Naar achteren kijkend zag hij de konstabel, een reus van een vent bij het fornuis stappende bewegingen maken , die nieuwsgierigheid wekten, zodat hij besloot een kijkje te nemen. Wat bleek, de konstabel had op het stalen rooster van het trapje een doek gelegd en maakte telkens daarop stappen, van het ene been op het andere.
Desgevraagd bleek de 'maitre' zo de in lappen gewikkelde biefstukken wat malser te willen maken. Die verschenen rijkelijk voorzien van jus uiteindelijk met aardappels en groente op het bord en werd met een gulle hand aangeboden. Het vlees was inderdaad wat malser geworden. De duim van de 'maitre' die het bord vasthield zat echter nog vol smeerolie. Zijn wens van 'smakelijk eten' werd door een enkel overgevoelig bemanningslid daardoor niet meer zo gewaardeerd!

Op detachement

320 kent vele detachementen. In de Neptunetijd werd veel naar St.Mawgan en Kinloss gegaan. Dat gaf de kans voor een hernieuwde kennismaking met het Britse menu. In 1966 ging een groot detachement ook voor vele weken naar Sicilië. Over het eten daar werden vele twijfels geuit, zodat bij controle van de belading kisten vol met Hollandse kost in blik werden aangetroffen. Die bleven op Valkenburg achter op enkele na voor boordrantsoen. Het Siciliaans eten gaf eerst wat problemen, maar men wende snel. Naar zeggen werd erna terug in Nederland meer Italiaans gegeten.

Stafbanen 1967-1974

Men kan daarover kort zijn. Gewoonlijk werd thuis ontbeten en de avondmaaltijd genoten.
's Middags werd veelal naar de Inter Officers Club (IOC), ondergebracht in Sociëteit "de Witte" op Het Plein gegaan, waar vooraf een loempia, een schelp macaroni of iets dergelijks gevolgd door brood en beleg werden geserveerd Melk, koffie of thee in overvloed!.
's Avonds had de IOC ook warme maaltijden voor 'boordplaatsers', die niet slecht waren, maar menigeen toch naar de weekend deden verlangen, hoe moeder-de-vrouw ook kookte! Tenslotte mag niet onvermeld blijven dat de IOC-keuken zich van zijn beste kant liet kennen als er aparte lunches of diners werden gegeven ondermeer voor buitenlandse gasten.
Samenvattend kan men stellen dat er in dienst en zeker bij de Marine goed werd gegeten. Soms was het behelpen, zeker voor de kombuis en kwam het wel eens voor dat de 'hap' niet door sommige kieskeurige kelen was te halen. Maar de ervaring heeft ook velen van hen in dat opzicht toeschietelijker gemaakt.
Kijken we terug naar de Royal Air Force in tijd van oorlog, dan mag dat een laagtepunt voor wat betreft het eten worden genoemd. Maar de kombuis probeerde er toch nog wat van te maken. Na de oorlog is er heel wat verbeterd. De hele Engelse keuken is met grote stappen vooruitgegaan. Dat hebben de vele reizen en detachementen bij de Royal Air Force en de Royal Navy geleerd.
In de Marine wordt in het algemeen nog steeds goed gegeten. De Orion met zijn aparte voorzieningen lijkt wat op een lijntoestel. Indische lekkerbekken worden steeds schaarser en dat is aan de smaak van de 'nasihap' te merken. Rijsttafels zijn niet meer zo uitgesproken Indisch. Onterecht noemt men het 'rijsttafel' als het een simpele nasigoreng betreft.

Ook in de Marine is daarin wat veranderd, tenzij een kok zich in de nodige kruiden (boemboes) en bereiding waarlijk heeft verdiept, zoals de kok van de longroom van het MVK Valkenburg, anno 1998. De exquisiteit uit het Indisch verleden kan echter worden benaderd door de vele zakjes met 'boemboemixes.'
De vraag rijst of men nu nog graag in dienst wil vanwege de hap. Vijftig jaar geleden of meer was dat soms zo toen er thuis honger werd geleden! Nu ook?

OPROEP

Willem Plink

HERDENKING BIRMA-SIAM SPOORWEG EN PAKAN BAROE OPROEP AAN DE NABESTAANDEN VAN DE PAKAN BAROE SLACHTOFFERS

De overlevenden van de Pakan Baroe spoorweg hebben in het verleden herdenkingen gehouden voor de slachtoffers van de dodenspoorweg. Toen de deelnemers, oud-werkers aan de spoorweg, door ouderdom en daaraan verbonden gebreken niet meer in staat waren om de herdenking jaarlijks te organiseren, hebben zij aan het Comité Birma-Siam Spoorweg verzocht om onder de hoede van dit comité verder te gaan. Van de overlevenden zijn er niet zo veel meer in leven en vanwege de ouderdom zijn zij niet altijd in staat om de herdenking bij te wonen. Bij de jaarlijkse herdenking Birma-Siam Spoorweg is elke keer ook de Pakan Baroe Spoorweg gememoreerd. Soms wat summier, maar in het afgelopen jaar meer uitgebreid. Om Pakan Baroe een blijvende plaats te garanderen in de herdenking Birma-Siam Spoorweg en om te komen tot een monument Pakan-Baroe in de omgeving van het monument van Siam-Birma is een achterban nodig. Het monument wat in het Museum Bronbeek staat is in museaal opzicht niet geschikt om in de buitenlucht geplaatst te worden.
Als er een achterban is gevormd, kan daaruit een bestuur of commissie worden samengesteld, die zich kan buigen over een monument, contacten onderhoud met het comité en, dat is het belangrijkste, ook deelneemt aan de jaarlijkse herdenking. Voorts hoe kan worden bezien hoe nog contact kan worden gehouden met de nog in leven zijnde spoorwegwerkers van Pakan Baroe en overwegen wat de jongeren voor hen kunnen betekenen. Het is niet de bedoeling om te komen tot een afsplitsing van het Comité Birma-Siam Spoorweg. Gezien het feit dat steeds meer verenigingen door uitsterving worden bedreigd is bundeling van krachten een harde noodzaak.
Hierbij roep ik de nabestaanden van de slachtoffers van de Pakan Baroe Spoorweg met inbegrip van de slachtoffers van de zeetransporten, o.a. Junio Maru, op om mij te steunen en te komen tot een achterban, subcomité, of hoe dit later ook genoemd wordt. Als er nabestaanden zijn die zich beschikbaar willen stellen voor een plaats in een voorlopig bestuur wordt verzocht dit bij de aanmelding te vermelden.
Willem Plink, Midachten 53, 8162 CK Epe. E-mail wplink@planet.nl

Wil Zaagman jr.

Het bestuur heeft de droeve plicht u mee te delen dat zijn overleden de heren:
C.P. Coenders, Vogelenzanglaan 3, 4835 EL Breda;
W.J.M. Creyghton, Thorbeckeplein 4, 3818 JL Amersfoort;
H. Hartman, Nolensstraat 304, 1067 KN Amsterdam en
E. Spandauw, Spoorstraat 10, 9981 AV Uithuizen.

De navolgende overige wijzigingen zijn aangebracht in de ledenadministratie sinds 11 oktober 2000:
Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
M.P. Koster, Middenweg 31, 1611 KP Bovenkarspel, tel. 0228 - 51 20 71 (3, 6, 10, 12);
J.A. Markus, Hoogaars 108, 3232 TH Brielle, tel. 0181 - 41 56 78
(1, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 20, 22, 23, 24, MLD);
mr. F.W. Stapel, Celebesstraat 49, 2585 TD 's-Gravenhage;
Vereniging Historische Militaria, p/a redactie Opmars, Hooipaadje 6, 1251 DG Laren en
C.J.P. van Westreenen, Naarderstraat 73, 1251 BG Laren, tel. 035 - 538 48 18 (8, 14, 19).

Wijzigingen in naam- en/of adresgegevens:
mr. H.J. Arnold, Buitendijklaan 114, 2353 VR Leiderdorp, tel. 071 - 542 44 09;
drs. A.H. Bernard, Begijnenakker 55, 4841 CK Prinsenbeek;
G.D. Horneman, Het Czaar Peterhuisje, Krimp 24, 1506 AA Zaandam, tel. 0181 - 77 17 97;
T.L. Petrejus, Weerkant 76, 2993 DA Barendrecht;
mr. G.N. Westerouen van Meeteren, Waalsdorperweg 111, 2597 HS 's-Gravenhage,
tel. 070 -324 59 10.

De navolgende personen hebben hun lidmaatschap opgezegd met ingang van 1 januari 2001:
W.H.C. Boon, Baljuwstraat 29, 1785 SC Den Helder;
C.L.W.G. Engelen, Eekschillersdreef 107, 7328 LB Apeldoorn;
H.R. Evers, Denenburg 106, 2591 D 's-Gravenhage;
J.J.A. den Haan, Populierenlaan 27, 2925 CP Krimpen aan den IJssel;
C. Hofsteenge, Gedempte Zuiderdiep 146, 9711 HN Groningen;
W.L. van Katwijk, Van Galenlaan 1, 6881 EV Velp;
dr.J.A.M. Komen, Jacob Obrechtstraat 79 hs, 1071 KK Amsterdam;
J. Lenselink, Oxfordlaan 49, 2314 EB Leiden;
C.H.J. van der Linden, Prins Bernhardlaan 20, 6971 GG Brummen;
J.P.W.E.M. Mutsaerts, Oude Grintweg 79, 5688 MB Oirschot;
T.L. Petrejus, Weerkant 76, 2993 DA Barendrecht;
E.W. van Popta, Mgr. Bekkerslaan 151, 2286 CE Rijswijk;
J.J.C. Rams, Karosdrift 38, 3436 AR Nieuwegein;
P.H.A. Schmidt Crans, Insingerstraat 27, 3766 MA Soest;
A.L.M. Schoonenberg, Stadhouderslaan 66, 3761 EM Soestdijk;
mw. E. Staf, Karekietlaan 16, 2261 CK Leidschendam en
dr. H.L. Zwitzer, Van Alkemadelaan 350, flat 301, 2597 AS 's-Gravenhage.

AFDELINGSCORRESPONDENTSCHAPPEN:

(1) a. "Krijgsgeschiedenis, korpsgeschiedenis"
olv drs J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224,
2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955.
b. "Middeleeuwen" olv dr R.P. de Graaf,
Poortjesgoed 14, 3901 LC Veenendaal, 0318-527780.

(2) "Tradities en ceremonieel" olv P. van der Burg,
Park Sparrendaal 102, 3972 LC Driebergen,
0343-517588.

(3) "Uniformkunde" olv F.A.Th. Smits jr,
Wilgendraaf 289, 2272 ET Voorburg, 070-3873961.
M.Talens, Salomonszegel 115,
7322 ET Apeldoorn, 055-3661706.

(4) "Ridderorden en onderscheidingen"
olv H.G. Meijer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray,
0478-582992,
en B.W. Wagenaar,
Burgemeester Nieuwenhuisenstraat 43,
1906 CJ Limmen, 072-5053896.

(5) "Militaire emblemen" olv B.C. Cats, Claudiagaarde 72,
1403 JR Bussum, 035-6913563.
ing R.C. Kuenen, Middachtenstraat 29,
4834 PB Breda, 076-5655159.

(6) "Wapens en munitie" olv G.D. Klein Baltink,
Vordense Binnenweg 49a, 7231 BB Warnsveld,
0575-529156.

(7) "Militaire muziek" olv mr R.A. Schimmel,
Jan Muschlaan 242, 2597 VE 's-Gravenhage,
070-3246568.

(8) "Versterkingswerken" olv J.P.C.M. van Hoof,
zie bij (1).

(9) "Maritieme geschiedenis" olv dr S.J. de Groot,
Brederoodseweg 49, 2082 BS Santpoort-Zuid,
023-5370769.

(10) "Napoleontica" olv drs M. van der Hoeven,
Raaphorst 121, 2352 KJ Leiderdorp, 071-5412501.

(11) "Tweede wereldoorlog" olv E.H. Brongers,
Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade,
045-5242962.

(12) "Militaire en civiele miniatuurfiguren"
olv E.P.M. Heldens, Frans van Mierislaan 14,
1399 GD Muiderberg, 0294-261168.

(13) "Vaandels en standaarden" olv W.L. Plink,
Midachten 53, 8162 CK Epe, 0578-612138.

(14) "Eerste wereldoorlog" olv dr F. Snapper,
Burgemeester Patijnlaan 136, 2585 BM 's-Gravenhage.

(15) "Koninklijke Marine" olv T.L.D. Postma,
Kalfjeslaan 123, 2623 AD Delft, 015-2612663.

(16) "Militaire genealogie" vacant.

(17) "Militaire folklore" vacant.

(18) "Militaire voertuigen en tanks" olv M.C. van der Hoog,
Surinamestraat 40, 2585 GK 's-Gravenhage,
070-3634391.
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10,
2105 XG Heemstede, 023-5291324.
W. den Dunnen, Jaagpad 61,
2288 CH Rijswijk ZH, 015-2129900.

(19) "Koninklijke Luchtmacht" olv J. van den Berg,
Cronestein 85, 2804 EL Gouda, 0182-534283.
dr P.C. Boer, Hoogaars 15, 4617 GE Bergen op Zoom,
0164-230851.

(20) "KNIL" olv C.A. Heshusius,
Van Alkemadelaan 350, flat 316,
2697 AS 's-Gravenhage, 070-3248495.
T. Broos, Zuid-Oostsingel 23,
4611 BB Bergen op Zoom, 0164-242097.

(21) "Militaire bibliografie en tijdschriften"
olv drs M.J. Lohnstein, Arnhemsestraatweg 46,
6881 NH Velp, 026-3615484.

(22) "Militaire gedenktekens en monumenten"
olv drs J.A. Bom, Storm van 's-Gravesandeweg 23,
2242 JB Wassenaar, 070-5118624.

(23) "Korps Mariniers" olv B.E. Stuit,
Postbus 191, 3500 AD Utrecht

(24) "Gewapende burgers" olv A. Kok, Balistraat 86c,
2585 XW 's-Gravenhage, 070-3466135.

DE DONDERBUS

Inkoop - Verkoop - Ruil

Antieke wapens, Orden, Militaria,
Uniformen, Uitrustingsstukken,
Documentatie Eerste en Tweede
Wereldoorlog, Aankopen van
gehele verzamelingen.

Adres:
Oostzeedijk beneden 213 A
3061 VW Rotterdam
Geopend vrijdag van 19-21 uur
zaterdag van 10-18 uur
Telefoon: 010-4140267
Telefoon privé: 0186-602338



DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT IN 2001 DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

18 maart
6 mei
1 juli
23 september
11 november

De vaste locatie voor de beurzen is:
"De nieuwe Sporthal", Graaf Wichman 177, Huizen N.H.

S.M.V. donateurs en hun dames hebben gratis toegang;
militairen in uniform en houders van een veteranenpas half geld;
overige bezoekers ƒ 5,- p.p. kinderen onder 10 jaar onder geleide gratis.

INLICHTINGEN
Jacques Retel
Piet Heinstraat 125
2518 CG 's-Gravenhage
Tel. 070-3648276
na 18.00 uur 070-3540176